This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Dette er en digital kopi af en bog, der har været bevaret i generationer på bibliotekshylder, før den omhyggeligt er scannet af Google som del af et projekt, der går ud på at gøre verdens bøger tilgængelige online.

Den har overlevet længe nok til, at ophavsretten er udløbet, og til at bogen er blevet offentlig ejendom. En offentligt ejet bog er en bog, der aldrig har været underlagt copyright, eller hvor de juridiske copyrightvilkår er udløbet. Om en bog er offentlig ejendom varierer fra land til land. Bøger, der er offentlig ejendom, er vores indblik i fortiden og repræsenterer en rigdom af historie, kultur og viden, der ofte er vanskelig at opdage.

Mærker, kommentarer og andre marginalnoter, der er vises i det oprindelige bind, vises i denne fil - en påmindelse om denne bogs lange rejse fra udgiver til et bibliotek og endelig til dig.

Retningslinjer for anvendelse

Google er stolte over at indgå partnerskaber med biblioteker om at digitalisere offentligt ejede materialer og gøre dem bredt tilgængelige. Offentligt ejede bøger tilhører alle og vi er blot deres vogtere. Selvom dette arbejde er kostbart, så har vi taget skridt i retning af at forhindre misbrug fra kommerciel side, herunder placering af tekniske begrænsninger på automatiserede forespørgsler for fortsat at kunne tilvejebringe denne kilde.

Vi beder dig også om følgende:

- Anvend kun disse filer til ikke-kommercielt brug
  Vi designede Google Bogsøgning til enkeltpersoner, og vi beder dig om at bruge disse filer til personlige, ikke-kommercielle formål.
- Undlad at bruge automatiserede forespørgsler
  Undlad at sende automatiserede søgninger af nogen som helst art til Googles system. Hvis du foretager undersøgelse af maskinoversættelse, optisk tegngenkendelse eller andre områder, hvor adgangen til store mængder tekst er nyttig, bør du kontakte os. Vi opmuntrer til anvendelse af offentligt ejede materialer til disse formål, og kan måske hjælpe.
- Bevar tilegnelse
  Det Google-"vandmærke" du ser på hver fil er en vigtig måde at fortælle mennesker om dette projekt og hjælpe dem med at finde yderligere materialer ved brug af Google Bogsøgning. Lad være med at fjerne det.
- Overhold reglerne
  Uanset hvad du bruger, skal du huske, at du er ansvarlig for at sikre, at det du gør er lovligt. Antag ikke, at bare fordi vi tror, at en bog er offentlig ejendom for brugere i USA, at værket også er offentlig ejendom for brugere i andre lande. Om en bog stadig er underlagt copyright varierer fra land til land, og vi kan ikke tilbyde vejledning i, om en bestemt anvendelse af en bog er tilladt. Antag ikke at en bogs tilstedeværelse i Google Bogsøgning betyder, at den kan bruges på enhver måde overalt i verden. Erstatningspligten for krænkelse af copyright kan være ganske alvorlig.

Om Google Bogsøgning

Det er Googles mission at organisere alverdens oplysninger for at gøre dem almindeligt tilgængelige og nyttige. Google Bogsøgning hjælper læsere med at opdage alverdens bøger, samtidig med at det hjælper forfattere og udgivere med at nå nye målgrupper. Du kan søge gennem hele teksten i denne bog på internettet på `http://books.google.com`

HARVARD LAW LIBRARY
3 2044 097 556 732

HARVARD LAW LIBRARY

Received MAY 8 1925

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Joh.s Jantzen.

Aargang V, 1904.

Stor
KJC
2256
.A52
N67
1904

Christiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

1905.

MAY 8 1925

Indholdsfortegnelse.

		Side.
1.	Kommentar	V—XIX
2.	Domme	1—464
3.	Afhandlinger:	
	Fragtens retlige Væsen og dens Behandling i Søloven (af Dispachør Theodor Ameln)	33
	Lidt om gjennemgaaende Konnossementer (af Bestyrer Jantzen)	257
4.	Resumé af Dommenes Indhold	467
5.	Sagregister	484
6.	Fortegnelse over Sagernes Parter	488
7.	Do. „ de i Sagerne mødte Sagførere	491
8.	Do. „ Domstolene	493
9.	Do. „ de i Dommene etc. citerede Paragrafer i Sjøloven m. m.	495
10.	Do. „ appellerede Domme i Samlingens 5 første Aargange	497

Kommentar.

Kondemnation og Forsikringspræmie.

Et Spørgsmaal, som vistnok har en ret betydelig praktisk Interesse, er afgjort af Norges Høiesteret i Sagen: *Skibsassuranceforeningen i Arendal mod „Petrus"'s Rederi.* (No. 10 S. 54). Paa Reise fra Cardiff med en Ladning Kul til Pernambuco strandede Barkskibet „Petrus" den 28de December 1900; den 2den Januar 1901 blev Skibet taget af Grunden og indslæbt til Cardiff, hvor det blev kondemneret under saadanne Forhold, at Kondemnationen ogsaa var forbindende for Assuranceforeningen. Som de fleste andre norske Assuranceforeninger har ogsaa Foreningen i Arendal, hvor „Petrus" var forsikret, en Bestemmelse i sine Love, hvorefter et forlist Skib for det løbende Aar, det vil sige det Aar, i hvilket Forliset finder Sted, skal betale det fulde Aars Bidrag. Assuranceforeningen paastod nu, at Forliset var indtruffet i 1901, fordi Tiden for Kondemnationen maa ansees som afgjørende, hvorimod Rederiet paastod, at Tiden for Strandingen maatte være afgjørende, hvorfor det negtede at betale Bidrag og Tilskud for 1901. Høiesteret gav, ligesom Søretten, Rederiet Medhold, og negtes kan det ikke, at en modsat Opfatning vilde kunne føre til uantagelige Konsekvenser, idet Rederens og Assurandørens gjensidige Rettigheder og Pligter ellers vilde kunne være afhængige af den rent tilfældige og for deres indbyrdes Forhold ganske ligegyldige Omstændighed, om den formelle Kondemnationsakt fuldbyrdes den ene Dag eller den anden. Foretages f. Ex. den Besigtelse, hvorpaa Kondemnationen

skal grundes, en af Aarets sidste Dage, saaledes at Besigtelsesmændenes Rapport normalt skulde kunne foreligge inden Aarets Udløb, men forsinkes ved at en af Mændene faar Forfald eller ved andre tilfældige Omstændigheder, saaledes at den først kan foreligge efter Aarsskiftet, vilde dette, hvis Assuranceforeningens Paastand var rigtig, medføre Pligt for Rederen til at betale Bidrag og Tilskud ogsaa for det følgende Aar! I nærværende Sag var det nu ganske vist det særegne, at Skibet først i det følgende Aar efter Strandingen blev indslæbt til Cardiff, og Formanden i Sjøretten, som dissenterede, fremhæver i sit Votum, at hvis Skibet under denne Bugsering havde gjort Skade paa andet Skib eller f. Ex. i Cardiffs Havn var opbrændt, vilde dette være en Risiko, som fremdeles faldt paa Assurandøren, og at det maa ansees som stridende mod Forholdets Natur, at Assurandørens Risiko skal vedvare, efterat Pligten til at erlægge Præmie er ophørt. Hertil er imidlertid at bemærke, at Skibet ved Strandingen var blevet kondemnabelt, saa at Assurandørens Forpligtelse til at betale som for Totalforlis allerede da var opstaaet. Risikoen for at miste, hvad der maatte blive tilovers ved Vragets Salg, var derfor Assurandørens, og denne Risiko ophørte hverken ved Kondemnationen eller ved Vragets Abandon til Assurandøren, som Formanden synes at have betragtet som det afgjørende Tidspunkt i heromhandlede Henseende — den ophørte først, naar Vraget vel var blevet solgt, og Risikoen derved overført paa den nye Eier.

Maanedsbefragtning og Søpant.

Sagen *Fox Roy & Co. mod S/S „Viken“* (No. 15, S. 77) angaar det idelig opdukkende Spørgsmaal, om Mægleren, som betaler Skibsudgifterne for et Skib, der er maanedsbefragtet, kan holde sig til Skibet for sine Udlæg, eller om han er henvist til at holde sig til Maanedsbefragteren. Ved Christiania Sørets Dom i denne Sag slaaes det endnu engang fast, *at det maa kunne forlanges af en Skibsfører, at han giver klar og utvetydig Besked, hvis det er hans Mening, at et Mæglerfirma skal bestride Skibsudgifterne, men skal give Slip paa den almindelige Sikker-*

hedsret overfor Skibsformuen. Rederne gjør vel i engang for alle at mærke sig dette og give sine Skibsførere de nødvendige Instruktioner i saa Henseende. Det er, som Dommen viser, ikke nok, at Mæglerne besørger Skibets Forretninger ifølge Anmodning fra Maanedsbefragterne. Det maatte ialfald forlanges, at Mægleren vidste, at den, der har henvendt sig til ham, ikke er Rederen, men Maanedsbefragteren; men selv da er det mere end tvivlsomt, om han mister sin Søpanteret. Dertil udfordres en direkte Tilkjendegivelse paa Forhaand overfor Mægleren, gaaende ud paa, at Rederen intet Ansvar vil have, og at en saadan Meddelelse bør gives skriftligt, er indlysende.

Af Sagsøgerne i den her nævnte Sag blev det ogsaa gjort gjældende, at enkelte af de Beløb, Mæglerne havde udlagt, *efter sin Art* paahvilede Skibet, f. Ex. Lodspengene, og at Mæglerne derfor ved at udlægge Beløbet, maatte antages at have erholdt Transport paa den til Fordringen knyttede Sikkerhedsret. Retten indlod sig ikke paa denne Paastand, fordi den efter sit Standpunkt ikke havde nogen Grund dertil, men da den ofte sees fremsat, vil det have sin Interesse at se lidt nærmere paa den. Naar Søloven udruster Fordringer paa Lodspenge med Søpanteret i Skib og Fragt, er det alene for at sikre Lodserne Betaling for deres Arbeide og ikke tillige for at beskytte den, som lægger disse Penge ud for Rederen; thi han er beskyttet ved § 268.4, som giver Søpant for Fordringer, der grunder sig paa Forpligtelser, som Skibsføreren i denne sin Egenskab har indgaaet. Naar Lodspengene er betalt, existerer der ikke mere nogen Fordring paa Lodspenge og følgelig heller ikke noget Søpant efter § 268.1. Mægleren, som betaler Lodspengene for Rederne, erhverver ikke derved nogen Fordring paa denne for Lodspenge; thi Lodspenge er Betaling for ydet Lodsning, og det er ikke Mægleren, men Lodsen, der har lodset Skibet. Hvad Mægleren opnaar ved at indfri Fordringen paa Lodspenge, er en Regresfordring mod Rederiet for sine Udlæg, men ikke en Fordring paa Lodspenge, thi denne falder definitivt bort i samme Stund, som Lodsen faar sin Regning betalt.

Konnossement og Certeparti.

Det er Konnossementet, som indeholder den Kontrakt, der er bestemmende for Retsforholdet mellem Skipper og Ladningsmodtageren, og naar denne sidste ikke selv er Befragter eller Repræsentant for denne ved Varens Modtagelse, vil han derfor alene kunne paaberaabe sig Certepartiet og dettes Betingelser i det Omfang, hvori disse ved Konnossementet er tillagt Gyldighed ogsaa overfor Modtageren af Lasten. Som bekjendt sker dette som Regel ved at indføre i Konnossementet den almindelige Klausul om, at alle Betingelser eller alle „andre" Betingelser skal være overensstemmende med Certepartiet (all other conditions as per charterparty). Det er et omtvistet og omtvisteligt Spørgsmaal, hvilke af Certepartiets Betingelser der ved denne Klausul optages i Konnossementet og derfor kan paaberaabes af dettes Indehaver. I Almindelighed kan man vel sige, at det er alle de Betingelser, som er forenelige med Konnossementets Indhold, men naar man i det enkelte skal gjennemføre denne Hovedregel, vil man finde, at det er lettere at opstille den end at anvende den. Sagen er den, at det ofte er meget vanskeligt at afgjøre, om de to Dokumenters Bestemmelser er i Strid indbyrdes, eller om de kan opfattes som supplerende og nærmere forklarende hinanden. Bestemmer f. Ex. Certepartiet, at Skibet skal gaa med Ladningen til en vis Havn eller saa nær dertil, som det sikkert kan gaa, medens Konnossementet alene nævner Havnen „og alle andre Betingelser ifølge Certepartiet", skal da Rederen, naar Skibet ikke kan komme ind i Havnen, bringe Ladningen dertil for egen Regning, eller er Bestemmelsesstedet den nærmeste sikre Havn, hvor Skibet kan naa ind? Det vil kunne paastaaes, at naar Konnossementet alene nævner Havnen uden noget udtrykkeligt Forbehold, behøver dets Indehaver ikke at undersøge et andet Dokument for at faa konstateret, om der deri er taget et Forbehold, hvorefter Bestemmelseshavnen maaske i Virkeligheden er en ganske anden. En saadan Paastand vilde utvivlsomt faa Medhold ved en britisk Domstol, men den vilde neppe blive godkjendt i Skandinavien, jfr. f. Ex. Dom No. 69 S. 392 i Aargang IV.

Ved Anvendelsen af den anførte Hovedregel maa man huske

paa, at Bortfragterens Brud paa Forpligtelser, hvis Opfyldelse henhøre til en Tid, der ligger forud for Konnossementets Udstedelse, som Regel ikke kan begrunde nogen Ret til Erstatning for Modtageren, som ikke selv er Befragter eller dog optræder paa dennes Vegne. Dette har navnlig praktisk Betydning, forsaavidt angaar Rederens Misligholdelse af Forpligtelser med Hensyn til Tiden for Lastens Indtagelse, eller det Kvantum Last, der skal transporteres. Har Rederen forpligtet sig til at transportere 1000 Ton, men faktisk kun transporterer 900 Ton, fordi Skibet ikke kan laste mere, saa er det et Brud paa Certepartiet, hvorfor Rederen er ansvarlig overfor Befragteren, men den, der sidder inde med Konnossementet, som simpelthen lyder paa 900 Ton, har ikke i Kraft af dette Dokument nogensomhelst Adgang til at fordre Erstatning, fordi der kun leveres 900 Ton. Konnossementskontrakten gaar alene ud paa at transportere og aflevere 900 Ton dermed er alt sagt, som angaar Lastens Kvantitet, og mulige øvrige Bestemmelser i Certepartiet desangaaende kan derfor ikke paaberaabes af Modtageren. Har Rederen forpligtet sig til at begynde Indlastningen i Juni, medens den faktisk først paabegyndes i Juli, saa er det meget muligt, at Modtageren i Kraft af en Kontrakt, han maaske som Kjøber har med Befragteren, kan nægte at indløse Konnossementet, men gjør han det, kan han ikke gjøre Ansvar gjældende mod Rederiet for den sene Afskibning. Thi Betingelsen i Certepartiet vedrørende Tiden for Afslutningen indgaar ikke i Konnossementskontrakten, fordi Konnossementet ifølge sin Natur nødvendigvis kun kort og godt kan indeholde en Angivelse af, *naar* Afskibningen faktisk har fundet Sted. Ganske paa samme Maade gaar det, om Rederen f. Ex. i Strid med Certepartiets Bestemmelser indtager Last for egen Regning eller for en anden Befragter. Det er et Brud paa Certepartiet, som alene kan paaberaabes af Befragteren, medens Indehaveren af Konnossementet ikke i sin Stilling som saadan derpaa kan begrunde nogetsomhelst Erstatningskrav overfor Skibet. Dette er nu klart fastslaaet ved den Side 90 indtagne Dom (No. 18) afsagt af Overretten i Kjøbenhavn i Sagen: *P. Jørgensen & Co.*

mod C. H. Donner: Sidstnævnte vilde i sin Egenskab af Konnossementsindehaver gjøre Erstatningsansvar gjældende mod Rederiet, fordi han formente, at man i Strid mod Certepartiets Bestemmelser havde indtaget nogle Baller Hamp ved Siden af den Ladning Rug, for hvilken Certepartiet var fragtet, og hvorfor Konnossement var udstedt, men Retten fandt det slet ikke fornødent at indlade sig paa Spørgsmaalet, om Kapteinen havde været berettiget til at medtage Hampen „fordi Indladningen af Hampen allerede af den Grund ikke kan betragtes som en Misligholdelse af Rederiets Forpligtelser overfor de Appelindstævnte som Indehavere af det ommeldte Konnossement, at der hverken ved selve Konnossementet eller ved de Bestemmelser i Certepartiet, hvortil der i samme henvises — *til hvilke Certepartiets Angivelse af, hvad der vilde være at indlade, ikke kan henregnes* — er givet Konnossementets Modtager noget Tilsagn om, at den indladede Rug skulde udgjøre hele Skibets Ladning".

Hvad der her er sagt angaaende Overtrædelser med Hensyn til Tiden for Lastning, Godsets Mængde osv., gjælder paa lignende Maade, forsaavidt angaar feilagtige Angivelser i Certepartiet af Skibets Position, dets Lasteevne og deslige, forsaavidt kun Befragteren, men ikke Indehaveren af Konnossementet kan skuffes herved; hvor ogsaa Sidstnævnte kan skuffes, f. Ex. ved urigtig Opgave i Befragtningskontrakten af Skibets Fart, vil han naturligvis have et selvstændigt Erstatningskrav overfor Befragteren for ethvert Tab, der maatte være ham paaført ved, at han saaledes er ført bag Lyset.

Sækkeantal og Vægt.

I Konnossementer for Bomuldsfrøkager fra Amerika angives som Regel Vægten med Forbehold af, at Skipperen intet Ansvar har for, at den er rigtig, og ved Siden deraf føres ogsaa Antallet af Sækkene paa Konnossementet, uden at der tages noget Forbehold i saa Henseende. Da Stridigheder i Anledning af manglende Sække er ret almindelige i denne Fart, vil det have sin Interesse at læse Viborg Landsoverrets Dom i Sagen: *Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus mod Det Forenede Dampskibs-*

Selskab (No. 23, S. 113). Det er ved denne Dom fastslaaet, at en Manco i Sækkene kun forpligter Rederiet til at erstatte Sækkenes Værdi. Modtageren paaberaabte sig, at der maatte paahvile Rederiet en ubetinget Forpligtelse til at udlevere dem det i Konnossementerne opgivne Stykketal, men hertil siger Retten, at da Rederiet havde betinget sig Ansvarsfrihed med Hensyn til den opgivne Vægt, kan Modtagerne ikke ved Beregningen af deres formentlige Erstatningskrav overfor Citanterne benytte det manglende Antal Sække *som Vægtenheder*. Sagen er ganske betegnende for den Ublufærdighed, der saa ofte udvises fra Modtageres Side overfor Rederne ved Fremsættelse af Erstatningsfordringer, fordi det udleverede formentlig ikke er nøie overensstemmende med Godsets Beskrivelse i Konnossementet. Dette Konnossementansvar, hvis urimelige Strenghed jeg ved flere Leiligheder har paavist, misbruges ofte af Modtagere, som forsøger ved Hjælp deraf at skaffe sig en Extrafortjeneste paa Redernes Bekostning. Modtagernes Optræden i den her nævnte Sag var særlig paafaldende, fordi de selv indrømmede at have faaet udleveret en Overvægt til en Værdi af nærved 2000 Kroner, for hvilken de ifølge Kontrakten med Sælgeren intet skulde betale. Ikke tilfreds hermed forlangte de yderligere over 500 Kroner i Erstatning af Rederiet for 42 manglende Sække og fandt at burde besvære Retten med en saadan Fordring!

Varsel og flere Lossepladse.

Ved de almindelige Sortehavs-Certepartier forpligter Rederne sig ofte til at gaa til flere Havne for Losning og derved opstaar det Spørgsmaal, om der paa hvert enkelt Sted kan fordres Varsel efter Sølovens § 118, jfr. § 137, inden Liggedagene begynder at løbe. Dette Spørgsmaal er afgjort af Skiens Søret i Sagen *„Rauma"s Rederi mod Skiens Aktiemølle* (No. 28, S. 129). Dommen gaar ud paa, at saadant Varsel kan forlanges af Modtagerne, og det maa vistnok antages, at Spørgsmaalet maatte faa den samme Besvarelse, om det blev indbragt for Høiesteret. Naar altsaa Skibet skal anløbe 3 Havne for Losning, vil det let føre til at Liggedagene faktisk forøges med et Par Dage, hvilket Rederne bør

tage i Betragtning, naar de slutter Fragter paa disse Certepartier.

Despatch-money.

I Kommentaren til forrige Aargang omtalte jeg Spørgsmaalet om Beregningen af Despatch-money i Anledning af Sø- og Handelsrettens Dom i *Guldborg Sagen*. Den nævnte Domstol kom til det Resultat, at Rederen ogsaa maatte betale for Søndagen, og Høiesteret har nu stadfæstet denne Dom, saa at dette meget omdebatterede Spørgsmaal dermed er definitivt afgjort i Danmark. (No. 31, S. 143).

Levering ved Skibssiden.

Viborg Overret har afgjort et Spørgsmaal, som ofte har været Gjenstand for Diskussion og navnlig har Betydning for Redere af mindre Seilskibe, nemlig om Skipperen efter Søloven er forpligtet til at levere Godset paa Kaien, naar denne ligger høiere end Skibssiden. Det kan ikke nægtes, at en Pligt til Levering ved Skibets Side neppe, rent sproglig, kan indbefatte Pligt til at besørge Godset heiset op over Skibssiden til den høiere liggende Kai. Overensstemmende hermed fandt Overretten, at der ikke paahviler Skipperen en saadan Forpligtelse, se Dommen i Sagen *Stoffer mod Aalborg Oliemølle* (No. 41, S. 205).

Regnveir og Liggedage.

Et Par Søretsdomme (No. 48, S. 241 og No. 59, S. 303) er medtagne i Samlingen for at vise, hvad der ofte ikke staar klart for Befragtere og Modtagere, at Liggedagene ikke afbrydes derved, at Lastningen og Losningen stoppes under Regnveir *alene af Hensyn til Ladningen*, fordi den ikke taaler Fugtighed. Ifølge Sølovens § 119 jfr. § 137 er det kun *Hindringer fra Skibets Side* for Lastning eller Losning, som afbryder Liggedagene. I den førstnævnte Dom udtaltes det, „at det en Dag under Lastningen var saadant Uveir, at Stuverne (selvom de dertil havde havt Afladernes Tilladelse) ikke vilde have arbeidet, hvad der praktisk talt vil sige, at *Skibet* var forhindret fra at laste, hvorfor denne Tid ikke kan medregnes til Liggedagene". Det er netop dette, som i saa Henseende er afgjørende. Er Veiret af saadan Art,

at det standser Arbeidet i det fri, afbrydes Liggedagene, uden at det kan nytte Bortfragteren at paastaa, at hans Folk ikke var bange for at arbeide i saadant Veir.

Naar Losning standser, fordi Godset ikke taaler Regn, er det et ganske almindeligt Ræsonnement fra Modtagerens Side, at Liggedagene maa afbrydes, fordi Regnen vilde hindre Skibets Folk i at levere Lasten i god Stand; denne Argumentation beror imidlertid paa en Misforstaaelse. Det er Sølovens Mening, at den Afbrydelse i Losningen, som *alene* skyldes Hensynet til Godset, skal gaa ud over Modtageren; hvis han altsaa ønsker Losning trods Regnveiret, er Risikoen for Godsets Ødelæggelse ved Væde og Fugtighed hans og ikke Rederens.

Sølovens § 156.

Det er ikke ofte, at en Samling som denne af alvorlige og høitidelige Domme indeholder ligefrem underholdende Læsning, men jeg tager neppe Feil, naar jeg formoder, at Skipper Abrahamsens Oplevelser i Svolvær med Jagten „Ziba" har skaffet en og anden Læser en fornøielig Underholdning, hvis der da er nogen, som har læst dem. Det begyndte lysteligt for Abrahamsen, men Høiesteret vendte det om til en Tragedie for ham. Han kom til Svolvær med Trælast, og det gik godt med de tre Modtagere, men den fjerde slog sig vrang og vilde have, at Abrahamsen skulde forhale med „Ziba" hen til hans nye Kai. Det vilde Abrahamsen ikke, og derfor blev han liggende med sin Jagt og de to Standard Træ, hvor han engang havde lagt sig. Han blev liggende fra den 16de November det ene Aar til den 5te April det næste Aar, men i Januar Maaned indstævnede han Modtageren for Retten og fik foreløbig tilkjendt omkring 800 Kroner og Omkostninger for den Tid, han havde ligget, med Løfte om videre Erstatning, naar han kom igjen næste Gang. Det gjorde han i April Maaned, da han fik tilkjendt 1286 Kr. 58 Øre med Renter og Omkostninger, og saaledes kunde han have holdt det gaaende Resten af sin Levetid og hans Arvinger efter ham, hvis det ikke var, fordi Modtageren uheldigvis havde bekvemmet sig til at hente Lasten den 5te April og derved sat en Stopper for Spasen.

I sine Domme paaberaaber Søretten sig nogle Udtalelser i Motiverne til Sølovens § 156, ifølge hvilke Modtageren selv maa varetage sit Tarv, naar han er tilstede og har faaet Underretning om Skibets Ankomst, saa at det er paa hans egen Risiko, hvis han vægrer sig ved at modtage Ladningen eller forhaler Losningen, „faar han ikke Medhold af Domstolen, har han at betale Skipperen fuld Erstatning, om denne bliver liggende ogsaa efter Overliggedagenes Udløb", jfr. de norske Motiver Side 184. Det kan ikke nægtes, at disse Udtalelser er meget vidtgaaende, men de bør neppe tages altfor bogstaveligt. Enhver har den Pligt i alle Livets Forhold at handle fornuftigt; bryder hans Medkontrahent en indgaaet Kontrakt, har han at træffe hensigtsmæssige Foranstaltninger for at formindske den Skade, som deraf kan opstaa for ham. Det er en Grundregel, som bør gjælde i enhver Retsorden, og hvor uforbeholdne end de citerede Ord af Motiverne kan synes, maa det dog være en given Sag, at de ikke kan tilsigte at slaa fast noget, som strider mod denne Grundregel. Naar derfor Indehaveren af Konnossementet negter at tage imod Godset, medmindre Skipperen forhaler med sit Skib, og naar Skipperen er bestemt paa ikke at forhale, saa faar han skille sig af med Godset paa bedste og billigste Maade, og lægge det op under sikker Forvaring. Vælger han at blive liggende med sit Skib uden noget fornuftigt Øiemed, saa bærer han sig ikke ad som en forstandig Mand, og han maa da forsaavidt selv tage Skade for Hjemgjæld. Høiesteret fik ikke Leilighed til at udtale sig herom (se Dom No. 64 og 65, S. 337 og 344), fordi den fandt, at Skipperen i Medfør af Sjølovens § 135, jfr. § 114, var forpligtet til at forhale til den anviste Kai, hvad han utvivlsomt ogsaa var, men der kan ingen Tvivl være om, at Høiesteret, om saa ikke havde været Tilfældet, alligevel havde omstødt Sørettens Domme trods de anførte Udtalelser i Motiverne.

Nærmere beseet vil man ogsaa finde, at Bestemmelsen i Sølovens § 156 umulig kan give Skipperen Ret til at ligge en ubegrænset Tid med sit Skib paa Modtagerens Bekostning. Ganske vist gives der Skipperen en *Ret* til at losse og oplægge Godset,

naar Modtageren undlader at opfylde sine Forpligtelser eller forhaler Losningen, saa at den ikke kan være tilendebragt i rette Tid, men hermed kan ikke være ment andet, end at Skipperen har Adgang til at handle, som han finder det tjenligt i sin egen Interesse, og at han ikke af Hensyn til Ladningseiernes Interesse har nogen Pligt til at skride til Oplægning og Losning. Heri ligger Modsætningen til Bestemmelsen i Paragrafens andet Punktum, der paalægger Skipperen som en Pligt, at oplægge Gods, naar ingen Modtager melder sig itide. Forsømmer Skipperen denne Pligt og beholder Godset ombord længere, end han er berettiget til med den Følge, at det tager Skade deraf, saa bliver han ansvarlig overfor Ladningseierne. Nogen *saadan* Pligt har han ikke, naar Modtageren har meldt sig, men undlader at opfylde sine Forpligtelser; derimod har han selvfølgelig da som altid den Pligt at handle som et fornuftigt Menneske, altsaa en Pligt i den Forstand, at det Tab, han volder sig selv ved at forsømme den, ikke kan fordres erstattet af Modtagerne eller nogen anden, men bliver at bære af ham selv. Hvor urimeligt det vilde være at forstaa § 156 paa anden Maade fremgaar ogsaa deraf, at den *Ret*, der tillægges Skipperen til at oplægge Godset ogsaa gjælder f. Ex. i det Tilfælde, at Modtageren erklærer *ikke at være istand* til at opfylde sine Pligter efter § 155 med Hensyn til Fragtens Betaling eller Deponering. Mon nogen i et saadant Tilfælde for Alvor vilde mene, at Skipperen kunde blive liggende med sit Skib for Modtagerens Regning, indtil Fragten blev betalt eller deponeret? Man maa erindre, at han kan holde sig til Befragteren, hvis ikke Godset kan dække hans Fordring, og nogen Pligt til at give Befragteren Underretning har han ikke; thi denne Pligt er kun paalagt ham, naar den, til hvem Ladningen er bestemt, vægrer sig ved at modtage den, eller hvis Modtageren ikke er kjendt eller ikke at finde; derimod ikke, naar Godset nægtes udleveret, fordi Modtageren er ude af Stand til at opfylde sine Forpligtelser.

Man behøver ikke at være Jurist for at forstaa en saa simpel og klar Regel som den, at en Bortfragter bliver ansvarlig overfor Sølovens § 142.

Eieren af Godset, naar dette gaar tabt eller lider Skade ved, at Bortfragteren eller nogen, for hvem han bærer Ansvaret, forsømmer de Pligter, der paahviler dem med Hensyn til Godsets Transport, Behandling og Bevaring. Medens Opstillingen af denne retlige Norm ikke kan volde nogen Vanskelighed, vil det ingenlunde altid være nogen let Sag i det enkelte Tilfælde at afgjøre, om Bortfragteren og hans Folk har gjort deres Skyldighed eller ei. Det maa afgjøres af Domstolene efter Granskning af det forhaandenværende Bevisstof, og her foreligger en Opgave, hvor der navnlig vil blive Anvendelse for den praktiske Indsigt og Erfaring, som repræsenteres af Sørettens sagkyndige Medlemmer. Loven giver ikke og kan ikke give Veiledning i Enkeltheder med Hensyn til Pligter, der i de forskjelligste Retninger og de forskjelligste Situationer paahviler Besætningen med Hensyn til Omsorg for Godset. Domstolene er altsaa her i det væsentlige frit stillede i Skjønnet over, hvorvidt Besætningen under de givne Forhold har gjort sin Pligt eller ei, men kommer de til det Resultat, at Besætningen har forsømt sine Pligter, og at dette er Aarsagen til, at Godset er beskadiget eller gaaet tabt, har de at dømme Rederiet. Den her nævnte Regel, der uden Vanskelighed vil kunne formes i jevne og letforstaaelige Ord, er i Sølovens § 142 uheldigvis udtrykt i saa uklare Ord og Vendinger, at de har kunnet gjøres til Gjenstand for en Fortolkning, der kun bringer Forvirring istedetfor at skabe Klarhed[1]). Imidlertid viser baade de norske og de danske Motiver, at Meningen har været at give den ovenfor nævnte simple Regel, og at det paa ingen Maade har været Tanken at gjøre Rederens Ansvarsfrihed betinget af, at den skadevoldende Aarsag falder ind under en særlig Kategori af ude fra truende Farer af en voldsom, som Regel uimodstaaelig, Styrke („vis major", „force majeure"). Medens der saaledes ikke bør være nogen Tvivl om, hvad der gjælder efter dansk og norsk Ret med Hensyn til Rederens Ansvar for Godset, stiller Sagen sig anderledes for svensk Rets Vedkommende. Skjønt den svenske Sølovs

[1]) Se Viggo Bentzon's Søret, Side 246 ff.

§ 142 har omtrent den samme Redaktion som den tilsvarende Paragraf i den norske og danske Sølov, fremgaar det dog klart af de svenske Motiver, at Bortfragterens Ansvar for Godset her er videregaaende. Det udtales nemlig (Side 108), at „bortfraktaren ansvarar ej endast för fel eller försummelse från sin egen eller sitt folks sida utan äfven för skada, hvars orsak under andra förhållanden skulle uppfattas såsom olyckshändelse. Sjöl. betecknar såsom befriande från ansvarighet endast sådan olyckshändelse, *som det ej stått i befälhafvarens eller besättningens makt att afvärja*, d. v. s. „vis major", „force majeure".....". Sveriges Høiesteretsdom (No. 50, S. 252) i Sagen *Lindroth mot Örebro Nya Rederiaktiebolag* [1]) er et oplysende Exempel paa de mærkelige Retsfænomener, en saadan Regel kan give Anledning til. Et Parti Hø og Halm fragtes med en Pram, som ankommer med sin Last til Kungsholmsbroen i Stockholm, hvor man fortøier for Natten, afventende Broens Aabning om Morgenen. Om Natten udbryder der Ild i Lasten, og Ilden antages at være opstaaet ved, at nogen har kastet en brændende Fyrstik eller en Cigarstump ned paa Lasten. Det ansaaes under Processen bevist, at det ikke var sædvanligt under saadanne Forhold at have Vagt ombord. Lasten synes ikke engang at have været tildækket med Presenninger; ialfald siges der intet derom i Dommen, og det maa vel derfor antages, at en saadan Forsigtighedsforanstaltning heller ikke har været vanlig. Faktum er ialfald, at det blev antaget, at Prammens Fører ikke ved nogen Feil eller Forsømmelse havde forvoldt Ildsvaaden, hvilket for Uindviede maa synes at være et noget mærkeligt Resultat. Dette har imidlertid ingen retlig Interesse; hvad der interesserer os her, er, at Prammens Fører, mod hvem Sag ogsaa var anlagt, blev frikjendt, medens Prammens Eiere blev dømte til at erstatte Skaden, *fordi*

[1]) Det er en uheldig Skik at vende op og ned paa Parterne ved Appelinstanserne, saaat den oprindelige Citant pludselig bliver Indstævnte og omvendt, fordi det er Indstævnte, der har appelleret og derved er bleven Appelcitant. Parternes oprindelige Stilling i Processen bør være Grundlaget for deres Betegnelse igjennem alle Instanser.

Branden antoges at have fundet Sted under saadanne Forhold, at det havde staaet i Besætningens Magt at afværge den. Altsaa, Prammens Fører havde ikke forseet sig, fordi han havde handlet overensstemmende med Skik og Brug, og han kunde derfor ikke rammes, men samtidig paadrager han sit Rederi Ansvar ved at undlade at træffe Forholdsregler mod Ildsvaade! Er der noget stødende heri, ligger det imidlertid ikke i de svenske Domstoles Fortolkning af § 142, men derimod i, at Retten ikke har været tilstrækkelig streng i Bedømmelsen af Besætningens Forhold. Naar Rederiet bliver ansvarligt, hvis Lasten brænder op, fordi der ikke holdes Vagt ombord (eller Lasten ikke tildækkes med Presenninger?), saa bør det være Førerens Pligt at træffe saadanne Foranstaltninger for at frie sit Rederi for Ansvar, og han bør ikke ansees skyldfri, selv om det er almindeligt ikke engang at vise saa megen Forsigtighed.

Den største retlige Interesse frembyder dog Rettens Fortolkning af § 142. Rederiet blev dømt, fordi det maatte antages at have staaet i Besætningens Magt at afværge Ildsvaaden. Det forudsættes altsaa, at hvis saa ikke havde været Tilfældet under de forhaandenværende Omstændigheder, vilde Rederiet intet Ansvar have havt, hvorfor Retten maa være gaaet ud fra, at her forelaa en af de skadevoldende Aarsager, der efter sin Art falder ind under det taagede Begreb om „vis major" eller „händelse af högre hand", som Svenskerne ogsaa kalder det. Dette er jeg ikke istand til at forstaa. Man maa erindre, at det ikke var nogen „högre hand", men antagelig en ganske almindelig Mandsperson, der havde kastet den skjæbnesvangre Fyrstik. Naar saa var Tilfældet, bliver der imidlertid ingen Anvendelse for Begrebet „force majeure", og det er da uden Interesse for Rederiets Ansvar, om det stod i Besætningens Magt at afværge Branden eller ei, fordi Rederiet efter svensk Ret under alle Omstændigheder er ansvarligt, naar der ikke foreligger „force majeure". Rederen er da ligesaa ilde faren, som hvis der f. Ex. var blevet stjaalet af Lasten. Tyveri er nemlig ikke „force majeure" i den omtalte Forstand, og det er derfor givet, at Rederiet efter svensk

Ret er ansvarligt herfor, hvad enten det har staaet i Besætningens Magt at afværge Tyveriet eller ei. Dommen bidrager saaledes desværre ikke til at kaste Lys over dette kunstige „force majeure" Begreb, gjennem hvilket der i al sund Fornufts Navn bør rammes en forsvarlig Pæl, naar vi engang kommer saa langt, at vi faar Søloven revideret.

Bjørgning af Søsterskib.

Ved Norges Høiesterets Dom i *Smølen-Sagen* (No. 32, S. 145) er der nu erhvervet et Præjudikat for, at Assurandøren maa betale Bjergeløn ikke alene til Skipper og Mandskab, men ogsaa til Rederen af det bjergende Skib, selv om han tillige er Eier af det bjergede Skib. Ingen, som er interesseret i dette Spørgsmaal, vil have Grund til at være utilfreds med dette Resultat, Assurandøren allermindst, fordi det er ham, der er stærkest interesseret i, at der anspores til Bjergning ved Udsigt til Bjergeløn. Hvad der kan anføres for og imod, er forøvrigt saa udførligt og klart fremsat i Høiesterets Votering, at det vil være tilstrækkeligt at henvise dertil.

Slæbebaads Ansvar.

I Bergens Sørets Dom i Sagen *„Ellida" mod „Bergen"* (No. 82, S. 433) antog Rettens søkyndige Medlemmer, at Ladningseieren ikke havde noget direkte Krav mod Slæbebaaden, som ved en feilagtig Manøvre var Skyld i Grundstødningen og den deraf følgende Skade paa Ladningen, idet de formente, at det var det slæbte Fartøi (der ogsaa havde Skyld i Grundstødningen), som alene havde Ansvaret overfor Ladningseierne, fordi disse ikke stod i noget Kontraktsforhold til Slæbebaaden. Som paapeget af Rettens Formand beroer dette paa en Misforstaaelse. Den, der beskadiger Andenmands Eiendom, behøver selvfølgelig ikke at staa i noget Kontraktsforhold til denne for at blive ansvarlig for Skaden, og det udelukker ikke Ansvar, at Eieren af det beskadigede Gods tillige kan holde sig til den, med hvem han har sluttet Kontrakt, og som derfor er ansvarlig ikke alene for sine egne skadegjørende Handlinger, men ogsaa for Skade forvoldt af nogen, som han har engageret til Hjælp ved Kontraktens Udførelse.

Hr. Overretssagfører Eivind Eckbo skylder jeg, som sædvanlig, Tak for velvillig Bistand ved Registrenes Udarbeidelse.

Christiania i Februar 1905. **J. J.**

DOMME OG AFHANDLINGER.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 1	Aargang V	1904

1.

Landsoverretten i Viborg, den 21de Decbr. 1903.

Føreren og Rhederne af Dampskibet „Chingford" af London
(Højesteretsadvokat Halkier)

ktr.

P. I. Kall i Frederikshavn som Befuldmægtiget for Rhederen og Ladnings-assurandøren af Barken „Nore" af Raumo m. fl.
(Overretssagfører Heise af Viborg).

Den i nærværende Samlings Aargang IV som No. 4 S. 17 optagne Dom af Frederikshavns Søret stadfæstes af Overretten i Viborg.

Den 14de Juli 1902 Eftermiddag Kl. 8½ bemærkedes fra Dampskibet „Chingford" af London, Kaptajn Stewart, paa Rejse fra Penarth til Kronstadt med en Ladning Kul, ret forude et afmastet Fartøj, der senere viste sig at være Barken „Nore" af Raumo, og da en Baad, som Kaptajnen havde sendt ud for at

borde Fartøjet, kom tilbage med den Besked, at dette var forladt af sin Besætning og var fyldt med Vand og flød paa sin Ladning — den bestod af Trælast — gik Kaptajnen med 4 Mand ombord i Fartøjet, som han fandt stærkt ramponeret med Rigningen i Vandet, og som han derefter, da det var paa en Lægerval — idet Strømmen satte i S. Ø. og Fartøjet stævnede Øst over — bestemte sig til at bugsere. Fartøjet befandt sig dengang paa 56° 15' nordlig Bredde, 7° 13' østlig Længde, ca. 70 ¦Kvartmil sydvest for Hanstholm Fyr. Vejret var smukt, Vinden en let Brise af N. V. Efter at det mest mulige af det flydende Vraggods og Spær var hugget bort, blev to af „Chingfords" 3½" Staaltrosser halede ombord i Barken og om Natten Kl. 2 fastgjorte i dens Pullerter og en tilbageværende Stump af dens Fokkemast, hvorefter der af Kaptajn Stewart og hans Folk, der vare i Vand op til Brystet, blev arbeidet haardt med Bortkapning af Vraggodset, hvilket Arbejde fortsattes hele Natten. Den 15de Juli Kl. 9½ Formiddag vendte Kaptajnen tilbage til „Chingford" og paabegyndte Bugseringen af „Nore", der paa dette Tidspunkt var drevet et godt Stykke mod Land. Der blev sat fuld Kraft paa Maskinen og sat Kurs efter Gøtheborg, men der kunde kun gøres 2½ á 3 Knob i Timen. Om Eftermiddagen ca. Kl. 5½ sprang den ene af Staaltrosserne, som imidlertid blev ført over igen og slækket ud, hvorefter Bugseringen efter en ½ Times Standsning blev genoptagen, men med meget ringe Fremskridt. I Løbet af Aftenen fik man Regn og stærk nordvestlig Dønning, der yderligere besværliggjorde Bugseringen. Kl. 9.40 Aften havdes Lodberg Fyr i S. Ø. 2 Mile af, og Kursen blev forandret til N. Ø. t. N. Kort efter Midnat den 16de Juli rejste der sig tæt Taage og Kl. 5 om Morgenen sprang den anden Trosse, der blev erstattet af en 2" Staaltrosse og en 6" Manillatrosse, som førtes tilbage til „Nore" og fastgjordes. Kaptajnen med 2 Styrmand og 1 Maskinmester vendte nu tilbage til Barken og kappede mere Vraggods bort. Efter ca. 5 Timers Forløb gik han atter ombord i sit Skib og genoptog Bugseringen med Maskinen igen fuld Kraft, men gjorde kun ringe Fremskridt. Kl. 1 gik han med 6 Mand atter ombord i „Nore" for at klare alt Vraggodset bort, men da det flydende Vraggods ikke vilde forlade Skibet, uagtet det tilsyneladende var kappet los, foretog han en omhyggelig Undersøgelse og opdagede da, at Barkens Fokkemast hang ved Forrevanterne ca. 30' under Vandets Overflade og var bleven bugseret under Skibets Bund, hvad der for-

klarede den ringe Fremgang man havde gjort; en af Kædepladerne blev derpaa fisket op og kappet, hvorimod det trods store Anstrengelser ikke lykkedes at fiske de andre op. Kl. 6 om Eftermiddagen blev Bugseringen genoptagen i Haab om at bringe Barken til Frederikshavn. Mellem Kl. 6 og 8 friskede Vinden meget betydelig op, og der var meget krap Sø, der ved Ottetiden brød over Barken og vaskede ind i Kahytten, hvis Forside paa Dækket allerede var blevet tagen bort. Kl. 9½ Eftermiddag, da Barken var bleven slæbt ialt ca. 100 Kvartmile, kunde „Chingford" paa Grund af den stærke Vind og Sø ikke bugsere den videre og opgav Bugseringen paa 57° 20' nordlig Bredde, 9° 25' østlig Længde. „Nore" blev da forladt og overladt til sig selv, medens Dampskibet fortsatte sin Rejse til Kronstadt, hvortil det ankom den 21de Juli.

Den 17de Juli om Aftenen blev „Nore" observeret fra Lønstrup, hvorfra der ca. Kl. 10 blev telegraferet til Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprises Agent i Frederikshavn, at et afmastet Skib saas drivende i Søen i Nærheden af Rubjerg Knude, formentlig forladt af Besætningen. Den Entreprisen tilhørende Bjergningsdamper „Kattegat" blev derpaa Kl. 11¼ samme Aften udsendt fra Frederikshavn, og efter at denne den følgende Morgen havde faaet Sigte paa „Nore", der laa ud for Rubjerg Knudes Fyrtaarn i misv. O. ½ S. i en Afstand fra Land af ⅝ Kvartmil, lykkedes det den efter 1½ Times Forløb at sætte sig i Forbindelse med Barken og derefter i Løbet af 17 Timer at slæbe den til Frederikshavn, hvor Fartøjet senere efter lovlig Besigtigelse blev kondemneret og derefter i Forening med Ladningen blev bortsolgt ved offentlig Auktion der indbragte et Provenu af Brutto 21099 Kr. 11 Øre, Netto 16435 Kr. 52 Øre.

Foruden at Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise under en mod P. I. Kall i Frederikshavn som Befuldmægtiget for Ejerne af „Nore" og dens Ladning ved Frederikshavns Søret anlagt Retssag har paastaaet sig tilkendt en Bjergeløn hos disse af 10 957 Kr. 01 Øre for „Nores" Bjergning, have Citanterne, Føreren og Rhederne af det ovennævnte Dampskib „Chingford" af London, under nærværende Sag i 1ste Instans ved den nævnte Søret søgt Indstævnte, bemeldte P. I. Kall som Befuldmægtiget for Rhederen og Ladningsassurandøren af „Nore", til at betale „Chingfords" Rhederi „The London & Northern Steamship Company Limited" £ 200 eller efter Rettens Skøn for den Medvirkning „Chingford" har udøvet til at „Nore" blev bjerget, tillige

med Renter af det tilkendte Beløb 5% p. a. fra Søretsstævningens Dato den 24de Oktober 1902, indtil Betaling sker, og da Indstævnte — der for Citanterne havde denuncieret den anmeldte, af Svitzers Bjergningsentreprise mod ham anlagte Sag — overensstemmende med sin i saa Henseende nedlagte Paastand, der blev tiltraadt af Svitzers Bjergningsentreprise som akcessorisk Intervenient, ved Søretsdommen er frifunden for Citanternes Tiltale, have Citanterne nu — idet de tillige har indstævnet Svitzers Entreprise „for Landsoverrettens Dom at modtage og deres Tarv at varetage, om de dertil maatte finde Anledning" — indanket Sagen her for Retten, hvor de have gentaget deres i 1ste Instans nedlagte Paastand, hvorimod Indstævnte har procederet til Stadfæstelse af Underretsdommen, hvorom der ligeledes af Svitzers Bjergningsentreprise er nedlagt Paastand.

Foreløbig bemærkes, at forsaavidt Citanterne have forment, at da „Chingfords" Hjælp til Bjergningen af „Nore" er ydet i aaben Sø af Bjergere, der vare hjemmehørende i England, maa Spørgsmaalet om Vederlaget herfor afgøres efter den i dette Land gældende Rets Regler, kan der ikke gives Citanterne Medhold heri.

Det er af Citanterne anført, at de Forhold, hvorunder „Chingford" traf Barken, vare saadanne, at denne vilde være indstrandet ved Horns Rev eller Vestkysten og være totalt forlist, hvis ikke „Chingford" havde bugseret den, samt at den af Svitzers Entreprise fuldførte Bjergning i høj Grad lettedes ved det særdeles betydelige og besværlige Arbejde, som „Chingford" havde udført ved at klare Vraggodset bort. Medens Citanterne derfor have gjort gældende, at den fra „Chingfords" Side udfoldede Virksomhed i væsenlig Grad har medvirket til den endelige Bjergning af „Nore", og at der tilkommer „Chingford" et passende Vederlag herfor saavelsom for Skibets Forsinkelse, Ødelæggelse af Trosser m. m., har Indstævnte til Støtte for sin Frifindelsespaastand gjort gældende, at der fra „Chingfords" Side ikke foreligger enten nogen Bjergning eller Medvirkning til en saadan, men alene et Forsøg, der blev opgivet, og som ikke kom til at staa i nogen Forbindelse med Svitzers Foretagende, samt at det er saa langt fra, at „Chingford", da det forlod „Nore", havde bragt denne i en gunstigere Stilling, at Faren for Stranding tværtimod dengang ifølge Vragets Beliggenhed i Forbindelse med Vind- og Strømforholdene snarere maa siges at have været større end dengang „Chingford" traf „Nore".

Selv om der imidlertid gaas ud fra en modsat Forudsætning, og selv om det dernæst maa antages, at en Bjergning af „Nore" overhovedet ikke var mulig uden et Rydningsarbejde som det af „Chingford" udførte, kan dette dog ikke for „Chingford" begrunde noget Krav paa Godtgørelse, idet den Hjælp, der blev ydet „Nore" af „Kattegat", hvilken Hjælp først indtraf ca. 34 Timer efter at „Chingford" havde forladt „Nore", og uden endog at gøre noget Forsøg paa at hidkalde Hjælp, havde fortsat sin Rejse, ikke har staaet i saadan Forbindelse med eller har været saaledes betinget af „Chingfords" Virksomhed, at denne kan betragtes som en Medvirkning til den af „Kattegat" foretagne Indbjergning af „Nore" til Frederikshavn, hvorimod den maa betragtes som et selvstændigt men mislykket Bjergningsforetagende.

Det maa som Følge heraf billiges, at Indstævnte ved Søretsdommen er frifunden for Citanternes Tiltale i denne Sag, og bemeldte Dom, ved hvilken Processens Omkostninger i 1ste Instans ere ophævede, vil saaledes være at stadfæste.

Processens Omkostninger for Overretten findes efter Omstændighederne ligeledes at burde ophæves.

I Henseende til de under Sagen fremlagte Dokumenter ses ingen Stempelovertrædelse at være begaaet.

Thi kendes for Ret:

Søretsdommen bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Overretten ophæves.

2.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 30te Decbr. 1903.

Grosserer V. Lund
(Overretssagfører Schmidt)

mod

„Det forenede Dampskibsselskab" ved dets administrerende Direktør, Konsul J. Brandt
(Overretssagfører Simonsen).

En Kutyme, hvorefter Losning af Korn foregaar saaledes, at Skibet besørger og betaler for Fremlempningen samt Opheisningen af Tønderne, hvori Kornet fyldes, hvorimod Modtagerne betaler for Fyldningen af Tønderne, for at friholde dem under Opheisningen og anbringe deres Indhold i Sække paa Vægten ombord samt for alt videre Losningsarbeide, antages at være i Strid med *Sølovens § 136* og derfor ikke forbindende for Parterne, naar den ikke er vedtaget i Kontrakten.

I Dagene fra den 25de til den 27de September 1901 og fra den 7de til den 9de Juli 1902 lossede henholdsvis Dampskibet „Leopold II" og Dampskibet „Hægholmen", begge tilhørende de Indstævnte: „Det forenede Dampskibsselskab", ved Larsens Plads her tvende Ladninger Rug fra St. Petersborg og Windau, indladede løst i Skibene og bestemt til Sagsøgeren: Grosserer V. Lund (Konnossementerne lød dog kun paa: „til Ordre").

Allerede den 21de September 1901 havde Sagsøgeren tilskrevet de Indstævnte, at han forlangte de Varer, der ankom til ham med Selskabets Skibe, lossede paa den Maade, som foreskreves i § 136 i Søloven, — d: leverede ved Skibets Side —, hvad de Indstævnte imidlertid den 23de s. M. havde besvaret derhen, at Losningen af løse Kornvarer med deres Skibe i den gamle Havn her altid var foregaaet saaledes, at Skibene kun havde „hejset og lempet", og at de i Henhold til den saaledes bestaaende Koutume nægtede at foretage Losning af Kornvarer paa anden Maade. I Svar derpaa af samme Dag benægtede Sagsøgeren, at den saaledes paaberaabte Koutume existerede, og forlangte paany, at de Indstævnte leverede ham løst Korn ligesom andre Varer i Henhold til Sølovens Bestemmelser, hvad enten Losningen skete i Fri-

havnen eller i den gamle Havn, idet han tilføjede, at han, hvis de Indstævnte nægtede dette, gjorde dem ansvarlige for de ham ved Losning paa anden Maade paaførte Extraomkostninger, hvad de Indstævnte dog atter den 26de September besvarede derhen, at de fastholdt deres Standpunkt.

Da saa den oven omtalte Losning af „Leopold II" var bleven besørget i de nærmest følgende Dage ved Larsens Plads og Sagsøgeren fra Bestyrelsen for denne Plads havde modtaget en Regning lydende paa, at der for Arbejde ved nævnte Losning, besørget af Pladsens Folk, blev at betale: for Arbejde ombord i Skibet, ɔ: for Arbejde, indtil Kornet var kommet i Vægt paa Dækket, blev at betale 168 Kr. 93 Øre og for Arbejde ved at føre Kornet fra nævnte Vægt over Lønningen til Pakhus og Vogn blev at betale 307 Kr. 45 Øre, tilstillede Sagsøgeren den 30te September de Indstævnte en Gjenpart af nævnte Regning, som han havde betalt, og fordrede, at de deraf skulde godtgøre ham de anførte 168 Kr. 93 Øre, hvad de Indstævnte imidlertid afslog, idet de den 1ste Oktober 1901 tilbagesendte Gjenparten af Regningen som dem uvedkommende.

Der passerede derefter intet desangaaende, før Sagsøgeren den 5te Juli 1902 tilskrev de Indstævnte, at han, henholdende sig til sine tidligere Breve, begærede den Ladning Rug, som han da ventede med „Hægholmen", losset i Henhold til Søloven, ɔ: leveret ham ved Skibets Side, idet han tilføjede, at en lignende Tvist, som han havde haft med en anden Rheder her, og som denne havde bragt for Retten, nu var bortfalden, idet Rhederen havde taget sit Krav tilbage, og idet han endvidere bemærkede, at, hvis de Indstævnte fremdeles fastholdt deres Standpunkt, vilde han blive nødt til at bringe Sagen, derunder ogsaa sit Krav paa de 168 Kr. 93 Øre paa „Leopold II", som han paany fremsatte, for Retten. De Indstævnte svarede imidlertid den 7de Juli 1902 derpaa, at de fremdeles fastholdt deres Standpunkt med Hensyn til Losning af løse Kornvarer i den gamle Havn, nemlig at de ifølge Koutume kun havde at lempe og hejse Varen, og at de derfor fremdeles ikke vilde refundere de omtalte 168 Kr. 93 Øre.

Da „Hægholmen" derpaa var bleven losset og Sagsøgeren havde modtaget og betalt en Regning fra „Larsens Plads", lydende paa 172 Kr. 60 Øre for Arbeidet derved ombord indtil Vægten paa Dækket og paa 297 Kr. 56 Øre for Arbejdet fra Vægten over Lønningen til Pakhus eller Vogn, og da de Indstævnte heller ikke deraf vilde betale de af ham hos dem krævede nysanførte

172 Kr. 60 Øre, paastævnede han den 13de Oktober 1902 nærværende Sag, hvorunder han har paastaaet det indstævnte Selskab ved dets administrerende Direktør: Konsul J. Brandt tilpligtet at betale ham de omtalte 168 Kr. 93 Øre og 172 Kr. 60 Øre eller ialt 341 Kr. 53 Øre med Renter deraf 5 % fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger. De Indstævnte have, idet de her under Sagen have frafaldet en oprindelig fremsat subsidiær Paastand om delvis Nedsættelse af Beløbet, paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Foreløbig skal det bemærkes, at der i de Konnossementer, som angik de her omhandlede to Ladninger, og der, som omtalt, lød paa: „til Ordre", ikke ses at have været optaget nogen særlig Bestemmelse om deres Losning her eller nogen Henvisning til i saa Henseende gældende Koutume.

Efter hvad der under Sagen er fremkommet, maa det antages, at det, inden Søloven af 1892 traadte i Kraft, i en lang Aarrække — formentlig i mindst 20 Aar eller derover — har været Skik og Brug ved Losning af løst Korn her i Havnen, at Kornet fyldtes i Tønder — som det dog ikke er givet vare justerede —, i Lasten, at det hejsedes op i dem og bragtes hen til en paa Dækket anbragt Vægt, hvor det vejedes (— styrtedes i Vægten —) for derpaa i tilbundne Sække at bringes i Land — hvad der skal have skrevet sig fra, at Kornet oprindelig ikke vejedes, men maaltes i Tønder anbragte i Lasten, ligesom det skete med Kul, med Hensyn til hvilken Vare Forholdet i det hele var det samme — og det var da endvidere fast Skik og Brug, at Skibet kun besørgede og betalte for Fremlempningen og Ophejsningen af Tønderne, hvorimod Kornmodtagerne besørgede og betalte for Fyldningen af Tønderne, for at friholde dem under Ophejsningen og for at henbringe dem til og styrte deres Indhold i Vægten (Sækkene) samt for alt, hvad der derefter foretoges, indtil Kornet var kommet i Land. Det maa derhos endvidere anses for givet, at Forholdene i saa Henseende i det hele holdt sig uforandrede i de første Aar, efter at Søloven var traadt i Kraft den 1ste Januar 1893, men at de derpaa først bleve ganske forandrede, væsentlig overensstemmende med Sølovens § 136, i Københavns Frihavn i alt Fald kun faa Aar, efter at den i 1894 var bleven tagen i Brug, og at de derpaa ligeledes, nærmest i Tiden fra 1898 til 1901, ogsaa i den gamle Havn bleve i alt Fald forsaavidt angaar Korn, efterhaanden for omtrent alle Rhederiers Vedkommende, fraregnet de Indstævnte, faktisk ændrede paa noget

lignende Maade, saaledes at alle andre nu der tilnærmelsesvis losse ogsaa Korn efter Reglerne i Sølovens § 136.

Ganske bortset nu fra, hvorvidt den omtalte tidligere Skik og Brug her i Havnen med Hensyn til Losningen af Kul og af løst Korn maatte kunne opfattes som en alle uden videre, forsaavidt ikke modsat særlig Aftale var truffen, forpligtende Koutume — hvad i alt Fald ikke kan siges at være ligefrem bevist af de Indstævnte —, findes der, naar henses til Forskriften i Sølovens § 136 og til den derefter, som omtalt, efterhaanden faktisk indtraadte Forandring i Forholdene med Hensyn til Losning af Korn, i ethvert Fald ikke længere at kunne siges at existere en saadan Koutume, som enten den enkelte Rheder eller den enkelte Ladningsmodtager uden videre kan fordre bragt til Anvendelse. Og vel maatte en Rheder (eller Skibsfører) selvfølgelig endnu, da Forskriften i Sølovens § 136 kun kan betragtes som deklaratorisk, kunne inden Afskibningen af Varer betinge sig at losse disse paa tidligere brugelig Maade og nægte overhovedet ellers at paatage sig Transporten af samme, men de Indstævnte kunne ikke i de her omhandlede Tilfælde siges at have inden Afskibningen af de omtalte Kornladninger opstillet nogen saadan Betingelse, hvorved bemærkes, at Sagsøgeren mulig end ikke før Indladningen vidste, at de omhandlede Varer vilde blive afsendte med noget af de Indstævntes Skibe, og at de udstedte Konnossementer, som tidligere omtalt, intet ses at have indeholdt om, hvorledes Losningen skulde foregaa. De Indstævntes Udtalelser i de oven omtalte Breve af September 1901 og Juli 1902 kunde derfor heller ingen Betydning faa over for den af Sagsøgeren fremsatte Fordring.

Forsaavidt de Indstævnte endnu have paaberaabt sig, at Losningen af Kornet i Tønder i Virkeligheden skete i selve Ladningsmodtagerens Interesse og stod i nøje Forbindelse med dets paafølgende Vejning, som Ladningsmodtageren ogsaa lod foregaa ombord, da skal det, selv Rigtigheden deraf forudsat, endnu bemærkes, at det efter Sølovens § 136 netop omvendt vilde staa de Indstævnte frit for at modsætte sig, at den nævnte Vejning, der iøvrigt, forsaavidt Fragten betales efter udvejet Vægt, tillige sker i Skibets Interesse, og som Sagsøgeren uden videre har betalt tilligemed den paafølgende Transport af Kornet over Lønningen, fremtidig kom til at foregaa ombord.

I Henhold til det anførte vil Sagsøgerens Paastand blive at

tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 100 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: „Det forenede Dampskibsselskab" bør til Sagsøgeren: Grosserer V. Lund betale de paastævnte 341 Kr. 53 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 13de Oktober 1902, til Betaling sker og 100 Kr. i Sagsomkostninger inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

3.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 30te Decbr. 1903.

Kaptajn A. Schrøder, Fører af Ewert „Johannes" af Uetersen
(Højesteretssagfører Asmussen)

mod

Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, her
(Overretssagfører A. Damm).

Bestemmelsen i *Sølovens § 227* anseet uanvendelig i et Tilfælde, hvor Skipperen, efterat hans Skib var strandet, havde afsluttet Kontrakt iland med et Bjergningsselskab efter gjentagne Forhandlinger, men tillige først efterat Skipperen havde havt Leilighed til at konferere med sin Konsul og til, forsaavidt han ønskede det, at sætte sig i Forbindelse per Telegraf med sine Assurandører og andre, og til derefter nærmere at overveie Forholdene.

Da Ewerten „Johannes" af Uetersen, ført af og tilhørende Kaptajn A. Schrøder, i August d. A. var paa Reise fra Hamburg til Kallundborg med en Ladning Majs paa 87 357 Kilos og den 31te s. M. var naaet op i Storebælt, fik den, efter at have passeret Knudshoved og Romsø, om Eftermiddagen en orkanagtig vestlig Storm med frygtelig Sø, hvorunder den efterhaanden mistede Klyver og Fok samt Storsejl, og drev Skibet derpaa sydøst

over og strandede hen paa Natten paa Næsby Strand ud for Tude Aa (i NØ for Korsør), efter at Besætningen (2 Mand foruden Kaptajnen) forinden Kl. ca. 11 Aften var gaaet i Land i Skibets Baad. Næste Dag gik Besætningen en Tid ombord igen i Skibet, i hvilket Vandet da skal have staaet lige saa højt som udenbords. Kl. ca. 2 Eftermiddag, da Besætningen atter var gaaet i Land, kom den Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise tilhørende Damper „Helsingør" tilstede fra Korsør og tilbød Ewertens Kaptajn at bjerge Skibet, men de da indledede Forhandlinger, om hvis Indhold der iøvrigt er Uenighed, førte ikke til noget Resultat. Kaptajnen fra Ewerten gik imidlertid saa ombord i „Helsingør" og seilede med dette til Korsør, hvor han samme Aften — som det maa antages sammen med „Helsingør"s Fører — raadførte sig med den tyske Konsul der paa Stedet, uden at der dog heller ved denne Forhandling, om hvis Indhold der ogsaa er Uenighed, opnaaedes et Resultat. Den næste Morgen — den 2den September — kom Kaptajn Schrøder imidlertid af sig selv ombord i „Helsingør" og afsluttede sædvanlig skriftlig Kontrakt med Føreren om at bjerge „Johannes" mod Betaling af 50 % af Ewertens og dens Ladnings Værdi. „Helsingør" afgik derpaa Kl. 9 Formiddag med Kaptajn Schrøder til Strandingsstedet og fik i Løbet af samme Dag Ewerten pumpet delvis læns samt losset og derpaa Kl. lidt over 10 Aften bragt flot og blev Ewerten derpaa den 3die September bragt af „Helsingør" med Ladning ind til Korsør, hvortil den ankom Kl. ca. 11 Formiddag.

Efter hvad der er opgivet, skal Ladningen i September Maaned være bleven solgt i Korsør ved Auktion med et Nettoprovenu af 4 349 Kr. 58 Øre; og ses Ewertens Værdi i den Stand, hvori den efter Indbjergningen befandt sig, ved en Besigtigelsesforretning at være bleven sat til 1 500 Kr., medens Reparationen m. m. ansloges til 1900 Kr. (om hvad der senere er foregaaet i saa Henseende foreligger der intet). Skib og Ladning havde været assureret, men for hvor meget er ikke oplyst.

Ved den 15de Oktober d. A. at paastævne nærværende Sag paastod Kaptajn Schrøder, der i Henhold til Sølovens § 227 ikke ansaa den ved Bjergningskontrakten fastsatte Betaling at være bindende for sig, idet Kontrakten var afsluttet under Nødstilstand, Bjergelønnen fastsat ved Rettens Bestemmelse, idet han dog hævdede, at den i alt Fald ikke kunde overstige $^1/_3$ af det bjergedes Værdi, jfr. Sølovens § 226, hvorhos han fordrede sig tillagt Sagsomkostninger.

De Indstævnte: Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise have derimod gjort gældende, at Sagsøgeren maa være bunden ved den afsluttede Bjergningskontrakt, og derfor paastaaet sig frifundne med Tillæg af Omkostninger; de have derhos subsidiært hævdet, at Bjergelønnen i ethvert Fald ikke bør sættes lavere end til Halvdelen af det bjergedes Værdi.

Ewerten var nu vel med dens Ladning endnu i Nød, da Kontrakten blev sluttet, men Kontrakten kan dog ikke i nærværende Tilfælde siges at være afsluttet „medens Nød stod paa", saaledes som disse Ord i Sølovens § 227 naturligen maa antages at skulle forstaas, da Kontrakten ikke blot blev afsluttet ved Land efter gentagne Forhandlinger, men tillige først efter at Skipperen havde haft Lejlighed til at konferere med sin Konsul og til, forsaavidt han ønskede det, at sætte sig i Forbindelse pr. Telegraf med sine Assurandører og andre (om han har gjort det, er ikke oplyst) og til derefter nærmere at overveje Forholdene, og Skipperen, som saa næste Morgen af sig selv gik ombord i „Helsingør" og indgik Kontrakten, maa derfor ogsaa siges at være ubetinget bunden ved denne.

De Indstævnte ville derfor blive at frifinde, uden at der er Grund til at komme ind paa det iøvrigt foreliggende, og vil Sagsøgeren have at betale dem 80 Kr. i Sagsomkostninger.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, her, bør for Tiltale af Sagsøgeren: Kaptajn A. Schrøder, Fører af Ewert „Johannes" af Uetersen i denne Sag frie af være, og bør Sagsøgeren betale dem 80 Kr. i Sagsomkostninger inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

4.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 13de Januar 1904.

Grosserer Emil Hammeier

(Overretssagfører Hvass)

mod

Grosserer Alfred Christensen

(Højesteretssagfører Arntzen).

Et Rederi, der af en Ladningsmodtager sagsøges til Erstatning for beskadiget Last, frifindes, fordi Modtageren ikke kunde føre tilstrækkeligt Bevis for, at Skaden skyldes Aarsager, for hvilke Rederiet maatte være ansvarligt. Da Skjøn ikke var begjæret afholdt inden den i *Sølovens § 148* forskrevne Frist, paahvilede Bevisbyrden Modtageren.

Efter at Sagsøgeren N. med Dampskibet „Endsleigh", som ankom hertil fra New Orleans d. 21de April f. A. havde modtaget 347 Bundter Egetræ, blev der efter en af ham d. 27de s. M. fremsat Begæring af Rettens Formand udmeldt tvende Mænd til at foretage en Besigtigelses- og Skjønsforretning over bemeldte Egetræ, der angaves at være ankommet i beskadiget Tilstand. Ved Forretningens Foretagelse den følgende Dag blev Træet, som med Tilslutning af Kaptajnen paa „Endsleigh" opgaves at have ligget ovenpaa et Parti Majs, der fandtes i Skibet, paavist Mændene henliggende i Ranker ved Vestkajen i Frihavnen, og de skjønnede, efter at have besigtiget Partiet og aabnet adskillige Bundter paa forskjellige Steder i samme, at 35 á 40% af Træet var mere og mindre beskadiget, samt at Skadens Aarsag maatte søges i, at Majsen, der havde ligget under Træet, havde været varm. Skaden blev af Mændene ansat til 550 Kr.

Idet Sagsøgerne har fremlagt en Erklæring fra Indst. N. af 6te Juni f. A. hvori denne samtykker i paa „Endsleigh"s Rhederis Vegne at modtage Søgsmaal her ved Retten i bemeldte Anledning og forpligte sig til som Selvskyldner at betale den Erstatning, der maatte blive Sagsøgeren tilkjendt ved Dom, dog

ikke ud over 800 Kr., paastaar han her under Sagen Indst. tilpligtet at betale dels det anførte Beløb af 550 Kr. dels 45 Kr. 09 Øre som Omkostninger ved Skjønsforretningen med Renter af det samlede Beløb: 595 Kr. 09 Øre 5% aarligt fra Stævningens Dato d. 10de Juni f. A., til Betaling sker.

Indst. paastaar sig frifunden. Han gør nemlig gældende, at Indholdet af det paagældende Konnossement, der er udstedt d. 19de Febr. 1903 i det engelske Sprog af det forenede Dampskibsselskab ved dets Agent i New Orleans, hjemler „Endsleigh"s Rhederi Fritagelse for at erstatte Skaden, selv om denne er opstaaet under Rejsen paa den i Skjønsforretningen angivne Maade, og har i saa Henseende paaberaabt sig et afsendt Konnossement, der i den fremlagte Oversættelse lyder saaledes:

„Man er endvidere gjensidig kommen overens om, at Fragtføreren ikke skal være ansvarlig for Tab eller Skade, der bevirkes af Aarsager, som ikke kan kontrolleres, Fare paa Hav, Floder, Canaler og ved Sejladser, Ild der opstaar af en hvilkensomhelst Grund og paa et hvilketsomhelst Sted, Barateri af Kaptajn eller Mandskab, af Fjender, Sørøvere eller Røvere, af Arrest og Forbud fra Fyrster, Magthavere eller Folk, af Oprør, Striker, Strikende eller Arbejdsstansning, af Explosion, Kjedelsprængning, Brud paa Axler eller nogen skjult Mangel ved Skrog, Maskineri eller Tilbehør, af Sammenstød, Stranding eller anden Søulykke af hvilkensomhelst Art, heller ikke for Ophedning, Forringelse, Forraadnelse, Utøj, Rust, Udsvedning, Forandring af Beskaffenhed, Afflyden, Lækage, Brækage eller Tab eller Skade, der hidrører fra Varernes Natur eller utilstrækkelig Indpakning, heller ikke fra Skade i Land eller fejlagtig, utilstrækkelig eller manglende Mærker, Tal, Adresse eller Angivelse, ej heller for tilfældige Udslettelser heraf eller nogen Risico vedrørende Pram, Skrog eller Omskibning, ej heller for noget Tab eller nogen Skade, der foraarsages ved, at Rejsen forlænges."

Indst. har derhos anført, at Majsen ved Indladningen tilsyneladende var i god og sund Tilstand, og at Rhederiet ikke kan bære noget Ansvar for, at det senere viste sig, at den ved Indladningen havde været for frisk og som Følge heraf havde udviklet Varme og Fugtighed, hvorved andre Dele af Lasten tog Skade, da Ladningen var i enhver Henseende godt stuvet, garneret og separeret, og der iøvrigt ikke kan lægges Kaptajnen eller Besætningen noget til Last.

Det findes ikke, at det anførte Afsnit af Konnossementet

fritager Rhederiet for Ansvar, forsaavidt det, hvad Sagsøgeren paastaar, skyldes Mangler ved Stuvningen, at det paagældende Parti Egetræ har taget Skade paa Grund af Fugtighed fra Majsen, men, da Parterne under den mundtlige Procedure have været enige om, at Sagsøgeren først begjærte Skjøn optaget efter Udløbet af den i Sølovens § 148 andet Stykke angivne Frist, maa Bevisbyrden paahvile ham.

Sagsøgeren har henvist til den ovennævnte Skjønsforretning, som han under Sagens Gang har ladet afhjemle. Skjønsmændene forklarede ved Afhjemlingen, at der i alt Fald paa forskjellige af Bundterne underneden sad Klumper af Majs, hvilket viste, at Bundterne havde været i umiddelbar Berøring med Majs, hvorhos de bemærkede, at, hvis Træet paa behørig Maade havde været separeret fra Majsen, vilde det formentlig ikke være blevet angrebet af Fugtighed, samt at vandtætte Presenninger maatte betragtes som behørig Separation i et Tilfælde som det foreliggende, men ikke Maatter.

Paa den anden Side har Indst. fremlagt en af to forhenværende Skibsførere afgiven, d. 28de April f. A. dateret Erklæring om en Besigtigelse, som de, efter hvad der maa forudsættes paa Opfordring af Kaptajnen paa „Endsleigh", have foretaget af Ladningen og Stuvningen.

Det udtales i denne Erklæring, efter en Omtale af den Skade, der var skeet paa Grund af Majsens Fugtighed, at Ladningen var i alle Henseender godt stuvet, garneret og separeret. Udstederne af Erklæringen ere derhos førte som Vidner under Sagen, og, medens den ene af dem, som det maa antages paa Grund af Affældighed, viste sig ikke at kunne huske noget, forklarede den anden, at de foretog Besigtigelsen i Løbet af flere Dage før Erklæringens Udstedelse og begyndte Forretningen, før Skibets Losning var paabegyndt, samt at der ovenpaa Majsen og under de i Sagen omhandlede Bundter Egetræ var anbragt som Separation en Presenning, der efter Vidnets Mening var i upaaklagelig Stand.

Efter det saaledes anførte skjønnes der ikke at være tilveiebragt fuldt tilstrækkeligt Bevis for, at den omtalte Skade maa tilskrives Mangler ved Stuvningen, og Indst. vil som Følge heraf være at frifinde for Sagsøgerens Tiltale.

Sagens Omkostninger, som begge Parter paastaa sig tilkendt, findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Statskassens Ret vil være at forbeholde med Hensyn til, at den ovennævnte, den 24de Juni f. A. fremlagte Erklæring fra Indst. ikke er stemplet. Iøvrigt foreligger ingen Stempelovertrædelse under Sagen.

Thi kendes for Ret:

Indst. N. bør for Sagsøgeren N.s Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves.

Statskassens Ret forbeholdes med Hensyn til, at den ovennævnte, den 24de Juni f. A. fremlagte Erklæring fra Indst. ikke er stemplet.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 1. Landsoverretten i Viborg: Føreren og Rhederne af Dampskibet „Chingford" mod P. I. Kall m. fl. — 2. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Grosserer V. Lund mod „Det forenede Dampskibsselskab" ved dets administrerende Direktør, Konsul J. Brandt. — 3. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Kaptajn A. Schrøder, Fører af Ewert „Johannes" af Uetersen mod Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, her. — 4. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Grosserer Emil Hammeler med Grosserer Alfred Christensen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 2	Aargang V	1904

5.

Christiania Sjøret, den 11te Januar 1904.

Departementet for udenrigske Sager m. m.
(Regjeringsadvokaten)

mod

D/S „Fri"s Rederi ved Firmaet Pedersen & Co.
(Adv. G. Blom).

Bestemmelsen i *Sjøfartslovens § 98*, at Statskassen betaler Omkostningerne ved norske Sjøfolks Hjemsendelse, naar Skibet er forulykket eller efter lidt Havari erklæret for uistandsætteligt, kan ikke anvendes, naar Folkene hjemsendes, efter at Skibet er forladt efter Stranding, og det senere bjerges og istandsættes. Isaafald maa Omkostningerne ved Hjemsendelsen bestrides af Rederiet.

Ved Sjøretsstevning af 6te April 1903, hvor Sagen fremstilles paa følgende Maade:

Den 26de September 1902 strandede Dampskib „Fri" af Tvedestrand, Kaptein Wagle, paa Bajo Nuevo Reef, ca. 150 Miles syd

for Kingston, Jamaica. Imidlertid bjergedes Fartøiet, men tiltrængte naturligvis Reparation. En Del af Mandskabet afmønstredes og blev hjulpet af Konsulaterne i Kingston og New York og flere af dem hjemsendtes. Som Følge heraf har det Offentlige havt Udlæg, andragende til eller modsvarende tilsammen Kr. 1466.77 som „Fri"s Rederi pligter, men negter at refundere — — — har Departementet for udenrigske Sager m. m. anlagt nærværende Sag mod „Fri"s Rederi ved Firmaet Pedersen & Co. og har — efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling — paastaaet Indstevnte tilpligtet at betale det i Stævningen nævnte Beløb med Renter og Omkostninger samt Salær til Regjeringsadvokaten.

Indstevnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Omkostninger.

Efter Sjøforklaringen og de øvrige foreliggende Oplysninger er Sammenhængen i Korthed følgende:

Skibet afgik den 24de September 1902 Kl. 7 Morgen fra Cartagena med en Ladning af 1 015 Kreaturer bestemt til Cienfuegos. Natten til den 26de September ca. Kl. 2 stødte man paa et Koralrev, hvor Skibet blev staaende fast trods de fra Besætningens Side foretagne Anstrengelser saasom ved at lade Maskinen arbeide agterover, ved at sætte ud Varpanker og ved paa forskjellig Vis at lette Skibet. Den 26de om Eftermiddagen forlangte Mandskabet at forlade Skibet, da de ansaa det umuligt at faa Fartøiet af ved egen Hjælp og desuden frygtede for, at Skibet vilde slaa sig i Stykker, hvis Vinden skulde hale sig østlig. Efter Kapteinens Anmodning indgik Mandskabet paa foreløbig at forblive ombord. Den følgende Morgen — 27de September — holdtes Skibsraad hvorefter Kapteinen med 5 Mand Kl. 7.30 om Morgenen forlod Skibet i en af Livbaadene for at reise til Jamaica for Assistance, medens det øvrige Mandskab efter Aftalen skulde vente ombord i 14 Dage, om muligt, men derefter forsøge at redde sig paa bedste Maade. Sjø og Vind var imidlertid imod, hvorfor Kapteinen ved 3 Tiden om Eftermiddagen maatte vende tilbage til Skibet uden at have avanceret synderlig og med den Tanke at begynde paanyt næste Morgen. Samme Dags Aften erklærede imidlertid Mandskabet paany, at de ønskede at forlade Skibet, da de fandt det uforsvarligt at forblive ombord, hovedsagelig fordi de ansaa, at Fartøiet øieblikkelig vilde brækkes, om Vinden skulde gaa rundt til S. O. eller O. (Vinden var efter Journaluddraget NO.lig). Kapteinen har under Sjøforklaringen bemærket, at han personlig var enig i den fra Mandskabet frem-

holdte Anskuelse, om han end ikke udtalte dette, men tvertimod forsøgte at overtale Mandskabet til at forblive ombord. Dette lykkedes imidlertid ikke og Søndag den 28de September ca. Kl. 7| om Formiddagen forlod hele Besætningen Skibet i to Baade og satte Kursen for Jamaica samt ankom til Black River den 30te September Kl. 5.30 om Morgenen. Kapteinen telegraferede strax til Rederiet, Befragteren og Assuranceselskaberne og reiste den 2den Oktober videre til Kingston for at faa en Redningsbaad afsendt til Skibet. Da han kom frem var Redningsbaad allerede afgaaet til Skibet ifølge Foranstaltning af Konsulen i Kingston, som ligeledes havde faaet telegrafisk Melding fra Kapteinen.

Det lykkedes Bjergningsbaaden at tage „Fri" af Grunden, hvorefter „Fri" ankom til Kingston den 11te Oktober; hvorpaa Skibet efter at være undersøgt med en Bugserbaad til Assistance afgik videre til New York, hvorhen det ankom den 8de November. I New York blev Skibet derefter underkastet en Reparation, der sees at have været meget omfattende og kostbar. Reparationen skulde efter den i Anledning af samme oprettede Kontrakt have været færdig den 20de December, men blev dog tilendebragt først nogle Dage senere. Den 3die Januar 1903 var Skibet imidlertid færdig til Afgang fra New York (kfr. Dok. 1 ad 6). Der blev indgaaet Overenskomst med Befragteren — Skibet var sluttet for Tid — at denne skulde overtage Skibet i New York istedetfor ved Strandingsstedet paa Betingelse af, at Rederiet gav Befragteren 6 Dage gratis.

Efter Sjøfartslovens § 98 bæres Hjemsendelsesomkostningerne af Rederiet undtagen i de Tilfælde, som opregnes i §ens 2det Punktum, hvorefter Omkostningerne bestrides af Statskassen blandt andet, naar Skibet er forulykket eller efter lidt Havari erklæret for uistandsætteligt. Indst. fremholder, at den citerede Passus her maa komme til Anvendelse, medens Citantskabet fremholder den modsatte Opfatning.

Jeg finder ikke at kunne give Indstevnte Medhold.

Det har under Proceduren været omdebatteret, hvorvidt Udtrykket „forulykket" skal tillægges samme Betydning som det i Sjøfartslovens Motiver benyttede Udtryk „forlist". Indst. fremholder herom, at Udtrykket „forulykket" i og for sig er *videre* end Udtrykket „forlist". Citantskabet medgiver ogsaa dette, idet — anføres der — „forulykke" sandsynligvis vil omfatte det Tilfælde, at et Skib brænder op i Sjøen, medens dette Tilfælde neppe om-

fattes af „forlise“. Men Forskjellen stikker efter Citantskabets Mening kun i *Maaden,* hvorpaa Forulykkelsen kan finde Sted, medens det ikke er saa, at „forulykke“ er et *svagere* Begreb end „forlise“.

Indst. antager derimod, at det afgjørende maa være, at Hyreforholdet er bragt til Ophør ved en Ulykke og uden Rederiets (Skibets) Skyld.

Efter min Opfatning kan Skibet i nærværende Tilfælde ikke betragtes som „forulykket“ i den Forstand, som Sjøfartsloven maa antages at have ment med dette Udtryk.

Det er i sig selv klart, at Loven med Udtrykket „forulykke“ ikke kan have ment, at Skibet overhovedet er rammet af en Ulykke. Dette fremgaar ogsaa af Modsætningsforholdet mellem 1ste og 2det Passus i Sjøfartslovens § 91, hvor der i 1ste Passus blandt andet nævnes det Tilfælde, at Reisen maa opgives eller opsættes for længere Tid paa Grund af Skade medens der i 2det Passus omhandles det Tilfælde, at Skibet er forulykket.

Heller ikke kan Statskassens — eller Rederiets — Ansvar for Hjemsendelsesomkostningerne være afhængig alene af den Omstændighed, at Hyreforholdet *efter Ulykken* er ophørt. Det afgjørende maa være *Ulykkens egen Art.* Grændsen kan da formentlig alene være den, om Ulykken er af det Omfang, at Skibet (i Forhold til Rederiet) maa betragtes som tilintetgjort, med andre Ord har ophørt at existere som Skib. Hvorvidt en indtruffen Ulykke kan siges at have dette Omfang, maa bero paa en skjønsmæssig Vurderen af de konkrete Forhold i hvert enkelt Tilfælde. I det foreliggende Tilfælde synes Spørgsmaalet at maatte besvares benægtende. Skibet var vistnok *strandet* og det synes antageligt, at det stod ganske udsat til. Men heraf følger kun, at der var en mere eller mindre nærliggende Fare for, at Skibet kunde komme til at forulykke. Naar Besætningen fandt at maatte forlade Skibet, var Grunden ogsaa, som det vil sees, alene den, at man *frygtede* for en mulig Undergang. Besætningens fortsatte Ophold ombord var ikke umuliggjort ved Situationen i Øieblikket. Det fremgaar ogsaa, at det var Kapteinens Hensigt at tilkalde Assistance ikke alene, da han den 27de September gjorde sit mislykkede Forsøg paa at naa Jamaica, men ogsaa efter Ankomsten til Jamaica den 30te s. M. Nogen Vanskelighed for at gjenfinde Strandingsstedet forelaa ikke. Naar hertil kommer, at Bjergningsbaaden faktisk ogsaa i forholdsvis kort Tid fik indbjerget Skibet til Kingston, og at Skibet da ikke var i værre Forfatning, end at det kunde

med Assistance af Bugserbaad — bringes videre til New York, at Skibet derefter blev repareret og paany sat i Fart for Rederiets Regning, kan Skibet ikke betragtes som „forulykket".

Af tidligere Afgjørelser, der berører Spørgsmaalet, kan henvises til den af Citantskabet citerede H. R. D. af 3die Mai 1879, Rt. pag. 632, specielt pag. 633—4 samt H. R. D. af 28de November 1894, Rt. 1895 pag. 198.

Subsidiært har Indstevnte, som allerede antydet, fremholdt, at Skibet var i utvivlsom kondemnabel Stand, da det indbjergedes til Kingston, idet det angivelig skal have vist sig, at Omkostningerne ved Reparationen overskred Skibets Værdi i repareret Stand, og at Skibet følgelig dengang ikke var Istandsættelse værd (kfr. Sjøfartslovens § 6).

Heller ikke heri kan jeg give Indstevnte Medhold. Efter Sjøfartslovens § 6 er et Skib at anse som uistandsætteligt, naar det ved *lovlig Besigtigelse* skjønnes, at Skibet ikke er Istandsættelse værd. Dette Tilfælde foreligger her ikke, idet ingen lovlig Besigtigelse er afholdt. Allerede denne Omstændighed er i sig selv afgjørende, idet § 98 gjør Statskassens Ansvar for Hjemsendelsesomkostningerne betinget af, at Skibet er *erklæret* for uistandsætteligt." Men hertil kommer, at der ingen Legitimation foreligger for, at Rederiet faktisk har betragtet Skibet som ikke Istandsættelse værd, men tværtimod *har* istandsat det og paany sat det i Fart. Det kan under disse Omstændigheder i heromhandlede Henseende ikke have nogen Betydning hvor meget Reparationen maatte have kostet Rederiet, eller om Rederiet i sin Tid *kunde have* faaet Skibet erklæret for uistandsætteligt. Jeg skal derfor heller ikke udtale mig om, hvorvidt Indst. her er berettiget til at medtage samtlige de af ham i Anslag bragte Beløb.

Da Indst. ikke har fremsat nogen anden Indsigelse mod Søgsmaalet, vil Citantskabet efter det anførte blive at tilkjende det paasøgte Beløb.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte Dampskibet „Fri"s Rederi ved Firmaet Pedersen & Co. bør til Citantskabet Departementet for udenrigske Sager m. m. betale det paasøgte Beløb Kr. 1 466.77 — et Tusinde fire Hundrede sexti sex Kroner syvti syv Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 7de April 1903, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

5—1—1904. *M. C. Backer.*
kst.

Enig med Førstvoterende.
7—1—1904. *W. Grønstad.*

Ligesaa.
9—1—1904. *H. F. Schetelig.*

6.

Moss Sjøret, den 14de Januar 1904.

H. A. H. Paulsen
(Adv. Keyser Jordan)

mod

S/S „Minsk"s Rederi
(O.Rsgfr. Paul Alfr. Berg).

Et Dampskib, hvis Lasteevne opgives til omtrent 650 Ton, befragtes for en Reise med en fuld og komplet Ladning Kul. Det indtog 793 Ton, altsaa mere end omtrent 650 Ton, og Rederiet dømmes til at erstatte Befragteren det Tab, der var paaført denne, ved at der var indtaget for meget Last, idet Retten bl. a. fandt, at det var Kapteinens Pligt at stoppe Indladningen, naar det i Certepartiet opgivne Kvantum var indtaget.

Ved Sjøretsstævning af 28de December 1901 har Cit., Grosserer H. A. H. Paulsen, sagsøgt Indst., S/S „Minsk"s Rederi, til Indtale af Kr. 983,62 med lovlige Renter og Omkostninger.

Ved Sagens Inkamination nedlagde Cit. foreløbig Paastand paa Erstatning efter Skjøn, men forbeholdt sig senere under Processen at specificere det ham forvoldte Tab og i Henhold hertil har han saa i sit Indlæg af 15de Juli d. A. nedlagt Paastand paa Tilkjendelse af det ovenfor nævnte Beløb.

Indst. har paastaaet sig frifundet og tilkjendt tilstrækkelige Procesomkostninger.

Nærværende Søgsmaal har en temmelig lang og vidtløftig Forhistorie, som her ganske kortelig skal forsøges gjengivet:

Sommeren 1898 befragtede Cit. S/S „Minsk" til at føre en Ladning Gaskul fra Sunderland til Moss. Certepartiet lød paa fuld og komplet Ladning, og var Fartøiets Lasteevne i Certepartiet opgivet til about 650 Tons, ligesom det var dette Kvantum, Cit. havde at levere sin Kjøber, Moss Kommune. Istedetfor 650 Tons indlastedes der i „Minsk" 793 Tons. Ved Fartøiets Ankomst til Moss vægrede først Moss Kommune sig for at modtage den for store Ladning, men modtog den dog tilslut alligevel, især efter Henstillen fra Paulsen, men vægrede sig — ligeledes efter Henstillen fra Paulsen — ved at udbetale fuld Fragt for 793 Tons. „Minsk"s Rederi skred da til Indtale af Fragten, og herunder gjorde Moss Kommune gjældende til Fradrag i denne Fragt de paaløbne Liggedagspenge og Bryggepenge samt Erstatning for at have modtaget mere Last end omkontraheret.

Cit. i nærværende Sag var under hin Sag adciteret. Ved Dom af herværende Sjøret af 19de December 1898 tabte imidlertid Kommunen med Omkostninger paa det Fundament, at der ikke var indgaaet nogen Kontrakt mellem Kommunen og „Minsk"s Rederi. Det blev i hin Doms Præmisser udtalt, at Kommunen fik henvende sig til Paulsen som rette Vedkommende. Kommunen negtede saa at betale Paulsen den stipulerede Pris for hele det modtagne Parti — 793 Tons Kul —, men fordrede i dette Beløb fratrukket det Beløb, som Kommunen havde fordret fratrukket i Sjøretsprocessen + de med denne forbundne Omkostninger. Det endelige Udfald af denne Proces, der verserede ogsaa for Overretten, blev dette, at Kommunen selv maatte bære Tabet med de udbetalte Liggedagspenge, men fik sig godtgjort de ved den første Sjøretsproces forvoldte Omkostninger, ligesom Paulsen maatte godtgjøre Kommunen Kr. 218.32 i Erstatning for at Kommunen havde modtaget 793 Tons Kul istedetfor 650 Tons. Det af Paulsen paastaaede Krav blev derfor anerkjendt paa Kr. 454,42 nær. Det blev saavel i Underretsdommens som i Overretsdommens Præmisser udtalt, at der maatte staa Paulsen aaben Adgang til at søge Regres hos Fartøiet for de Udgifter, han ikke fik dækket, „da" — for at citere Overretten — „Rederiet ved sit urigtige Opgivende om „Minsk"s Lastedrægtighed har forvoldt den hele Ugreie".

Foruden de Kr. 454.42, som Cit. ikke fik hos Kommunen, søger han nu hos Indst. godtgjort alle de Udgifter, som er ham paadraget ved de Processer, han er kommet op i som Følge af,

at „Minsk" havde indtaget for meget Last; disse Udgifter beløber sig ifølge fremlagt Specifikation til Kr. 529,20.

Indst. har først og fremst søgt sin Frifindelse paa *det* Fundament, at der ikke foreligger noget Forhold fra Fartøiets Side af saadan Beskaffenhed, at det skulde medføre Erstatningspligt. Han hævder for det første, at et Certeparti, lydende paa Befragtning af saa og saa mange Tons, ikke indeholder nogen Pligt for Bortfragteren til at paase, at netop *det* Antal Tons indlastes; det faar efter hans Mening være Befragterens eller hans Repræsentant, Afskiberens, Sag at paase dette. Bortfragteren tager mod Last saa længe han bare kan faa, og har blot at paase, at Skibet ikke bliver usjødygtigt.

Men i alle Tilfælde, mener Indst., maa Fartøiet være fri for ethvert Ansvar i den her omhandlede Henseende, fordi Kapteinen har paaført Konnossementet Klausulen „weight unknown".

Endvidere benegter Indst., at det paa nogen Maade skyldes Fartøiet eller nogen af dets Funktionærer, at der indtoges for megen Last.

„Minsk"s Fører, Kaptein Knudsen, har provet, at han paa Afskiberens Kontor opgav, før Lastningen begyndte, at han vilde være „satisfied" med 670 Tons. Indst. har ogsaa gjort gjældende, at det paa Grund af de specielle Lastningsforholde i Sunderland var umuligt for Kapteinen at kontrollere, hvor meget Last der indtoges, ligesom ogsaa Kapteinen, der var forholdsvis ny paa Fartøiet, ikke havde et saadant Kjendskab til dette, at han til enhver Tid havde Oversigt over, hvor stor Ladning, der var indlastet.

Sluttelig hævder Indst., at Cit. ialfald ikke kan kræve erstattet de Udgifter, der er ham forvoldt ved de Processer, han har rodet sig op i.

Cit. har til disse Indst.s Indsigelser i det væsentlige anført følgende: Indst.s Fortolkning af et Certeparti er ganske feilagtig. Cit. hævder, at et Certeparti er en Kontrakt, hvis Angivelse af Lastens Kvantum er ligesaa bindende for Bortfragteren som for Befragteren. Det er — mener han — Bortfragterens uafviselige Pligt at holde sig Certepartiets Bestemmelser i saa Maade efterrettelig.

Forsømmer han dette, gjør han sig skyldig i Kontraktsbrud, der medfører en ubetinget Erstatningspligt. At Fartøiets Kaptein paafører Konnossementet Klausulen „Weight unknown" kan efter Cit.s Mening ingen Forandring medføre i denne Betragtning,

idet den nævnte Klausul ingen Betydning har for Forhold af den her omhandlede Beskaffenhed, men kun fritager Skipperen for Ansvar ligeoverfor Ladningsmodtageren, naar han fører Bevis for, at han har, hvad der er indlastet.

Cit. benegter endvidere Rigtigheden af Kaptein Knudsens Prov, han har ikke til Afskiberen opgivet, at han vilde være „satisfied" med 670 Tons. Tvertimod har Kapteinen paa Afskiberens Kontor opgivet „Minsk"s Lastedrægtighed til ca. 900 Ton, og skulde jo Baaden have fuld og komplet Ladning. Cit. har ved en under Sagen foretagen Bevisoptagelse i England ladet afhøre to af Afskiberens Folk som Vidner, der begge har provet, at Kapteinen *der* paa Kontoret ikke har udtalt, at han skulde have 670 Tons, men at han opgav, at Baaden lastede 900 Tons, og blev denne indført i „Tørnbogen" for dette Antal Tons. Dette Kapteinens feilagtige Opgivende er derfor Aarsagen til, at der indtoges for megen Last. Til Overflod var det Kapteinens Pligt at paase, at der ikke indlastedes mere end Certepartiet lød paa, og at Kapteinen begaar den Feil ikke at holde sig à jour med, naar dette Maal er naaet, faar gaa ud over Indst.

Endelig bemerker Cit. til Indst.s Indsigelse om, at Cit. i al Fald ikke kan kræve erstattet de med de tidligere Processer forvoldte Udgifter, at Indst. som Følge af sin Optræden maa finde sig i at erstatte alt det Tab, som ved denne Optræden er paaført Cit., og hertil hører netop disse Procesomkostninger.

Retten skal bemerke, at den ikke finder det tvivlsomt, at der fra Fartøiets Side ved den omhandlede Anledning blev begaaet en Feil, og klart er det ogsaa, at Indst. maa være ansvarlig herfor. Rettens Majoritet anser det nemlig for bevist, at det er Indst. eller rettere sagt Kapteinen, som har opgivet Fartøiets Lasteevne feilagtig paa Afskiberens Kontor, og som derfor rettelig bærer Skylden for, at der indlastedes for meget. Rigtignok har Kapteinen selv givet en anden Fremstilling af Forholdet, hvorefter Skylden skulde ligge hos Afskiberen. Imidlertid staar DHrr. Ph. Thomas's og M. Douglas's Vidneprov i bestemt Strid hermed, og Rettens Majoritet finder at maatte lægge en afgjørende Vægt paa disses Prov, dels fordi disse er to, og dels fordi Kapteinen vel neppe kan siges at være ganske uhildet og uinteresseret, fordi det her netop gjælder Spørgsmaalet, om han har begaaet en Feil eller ikke.

Imidlertid finder Retten, at Indst. maa blive ansvarlig for den for store Ladning ogsaa paa et andet Fundament end det

foran anførte, idet den mener, at det havde været Kapteinens Pligt at stoppe Indlastningen, naar det i Certepartiet opgivne Kvantum var indtaget. Retten kan nemlig ikke give Indst. Medhold i den af ham hævdede Fortolkning af et Certeparti, hvorefter dettes Angivelse af Lastens Kvantum alene skal være forbindende for Befragteren, medens dette ingen Betydning skal have for Bortfragteren. Man kan ikke komme bort fra, at et Certeparti er en Kontrakt mellem Bortfragter og Befragter, hvis Bestemmelser er ligesaa bindende for den ene som for den anden.

Aldeles urigtig er det ogsaa efter Rettens Mening, naar Indst. paaberaaber sig at være fri for ethvert Ansvar i Anledning af den for store Ladning af *den* Grund, at Kapteinen har paaført Konnossementet „Weight unknown". Dette kan jo i Forhold til Befragteren ikke medføre nogensomhelst Betydning. Befragteren har jo ikke engang det ringeste med Konnossementet, der er en ensidig Forpligtelseserklæring fra Skipperens Side og som kun har Betydning for Forholdet mellem Skipper og Ladningsmodtager. Og naar Konnossementet ikke vedkommer Forholdet mellem Befragter og Bortfragter — det for dette Forhold bestemmende Dokument er Certepartiet — saa synes det indlysende, at heller ikke den ovenfor nævnte Klausul paaført Konnossementet i nogen Maade kan berøre Befragteren.

Naar det fra Indst.s Side er anført, at Kapteinen ikke kunde kontrollere Indlastningen og faa denne stoppet itide, fordi han som ny paa Fartøiet ikke havde et saadant Kjendskab til dette, at han kunde vide, naar det i Certepartiet angivne Kvantum var inde, saa kan Retten ikke erkjende Berettigelsen heraf, og den maa give Cit. Medhold i, at dette i Virkeligheden ikke er nogen Undskyldning for Kapteinen, thi enhver Skibsfører bør kjende sit Skib saaledes, og gjør han ikke det, faar han sørge for at føre denne Kontrol paa en anden Maade.

Retten finder Kapteinens Forhold i denne Henseende saa meget mer besynderlig, som Fartøiet paa den omhandlede Reise unegtelig maa have havt betænkelig meget Last inde. Det fremgaar nemlig af den af Indst. irettelagte Fortegnelse om D/S „Minsk"s Ladninger paa andre Reiser i de sidste Aar og Fartøiets Dybgaaende paa disse Reiser, at Fartøiet kun en eneste Gang har havt lidt over 700 Tons, og paa den Reise, det her gjælder, havdes inde næsten 800 Tons, en meget betydelig Forskjel for et Fartøi af „Minsk"s Størrelse. Efter de usædvanlige Dybmærker, hvortil Baaden nedlastedes, maatte Kapteinen forstaa,

at Baaden havde inde et meget større Kvantum end vanligt. Om Reisens Forløb er der under Proceduren intet nærmere oplyst, da Journalen for den omhandlede Reise ikke længere existerer.

Indst. hævder, at Skibet var fuldt sjødygtigt, og det kom jo ogsaa vel frem til Bestemmelsesstedet.

Det forekommer dog Retten, at det kunde været al Opfordring for „Minsk" til at opbevare Journalen, som angaar denne Reise; der opstod Proces lige efter Reisens Slutning, og har der senere verseret Processer i Anledning af denne omtrent uafbrudt i disse Aar.

Af de her anførte Grunde anser Retten det derfor ikke tvilsomt, at Indst. maa være erstatningspligtig ligeoverfor Cit., fordi der blev indlastet 793 Tons Kul istedetfor 650 Tons. Derimod finder Retten det adskillig tvilsomt, om denne Indst.s Erstatningspligt kan strækkes saa langt som af Cit. paastaaet, eller med andre Ord om Cit. med Rette hos Indst. kan fordre refunderet alle de Udgifter, som er ham forvoldt ved de Processer, han er kommet op i som Følge af, at der indlastedes et for stort Kvantum Kul. Vel kan det her med nogen Føie gjøres gjældende, at de med disse Processer forbundne Omkostninger er en saa fjern og afledet Følge af den her begaaede Feil, at Indst. ikke kan gjøres ansvarlig for den.

Imidlertid staar det dog paa den anden Side ikke til at negte, at Cit. ene og alene paa Grund af det for meget indlastede Kvantum er kommet op i disse Processer; og haardt synes det at være, om Cit., der fuldstændig uforskyldt er kommet op i denne Ugreie, skal paabyrdes Omkostninger med de Processer, som Indst.s Optræden har ført ham op i.

Under disse Omstændigheder finder Rettens Majoritet det rigtigst at lade Spørgsmaalets Udfald være afhængig af, hvorvidt disse Processer har været berettiget eller betimelig anlagte. I denne Henseende finder Retten, at de tidligere anlagte Processer maa blive at bedømme forskjellig.

Hvad den første Proces angaar — den under 19de December 1898 paadømte Sjøretssag — saa var denne ganske ubetimelig anlagt, i al Fald i den Form, som den fik. Dette fik da ogsaa sit Udtryk deri, at den ene Part tilkjendtes Procesomkostninger. Den var anlagt efter udtrykkelig Foranledning af Paulsen, og han maatte da ogsaa erstatte disse Omkostninger. Ud fra det ovenfor anførte Hensyn vilde det efter Rettens Mening være lidet

rimeligt, om Cit. hos Indst. skulde faa godtgjort Omkostningerne ved dette ubetimelige Sagsanlæg.

Hvad derimod den anden Proces angaar — den mellem Cit. og Moss Kommune — kommer Retten til et andet Resultat; denne kan formentlig ikke siges at være ubetimelig anlagt. Det maatte for Cit. stille sig som den naturlige Opgjørsmaade, at han først kom til en endelig Ordning med Moss Kommune, forinden han søgte Indst., og kunde vel neppe Indst. siges at være kommet i nogen ufortjent ugunstigere Stilling derved, saa meget mere som Cit. opnaaede at faa sit Krav i det væsentlige anerkjendt ligeoverfor Moss Kommune. De med denne Proces — saavel Undersom Overretssagen — forbundne Omkostninger, bør derfor Cit. billigvis faa refunderet hos Indst.

Den af Cit. fremlagte Fortegnelse over hans havte Procesomkostninger synes ikke at være urimeligt opført, hvorfor Retten finder at kunne lægge denne til Grund. Imidlertid er der paa denne Fortegnelse et Par Poster, som maa reduceres, fordi der er medtaget ogsaa Omkostninger ved den første Sjøretsproces, hvor Paulsen var adciteret, og Omkostningerne ved denne skulde jo Paulsen selv bære. Som Følge heraf fragaar i den nævnte Fortegnelse for det første de først opførte Kr. 46.90 og dernæst finder Retten i de to næste Poster, hvori ogsaa Udgifter ved denne samme Proces er medtaget, passende at kunne gjøre et Fradrag af Kr. 100,00, altsaa fragaar i den opførte Fortegnelse tilsammen Kr. 146,50.

Rettens Majoritet kommer i Henhold til det foran anførte til det Resultat, at Cit. hos Indst. maa tilkjendes det paastaaede Beløb ÷ de med den første Sjøretsproces forbundne Omkostninger, der udgjør tilsammen Kr. 382,60 (Kr. 236,10 + 146,50).

De med nærværende Proces forbundne Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves, især af Hensyn til, at det for Retten har stillet sig adskillig tvivlsomt, hvor langt Indst.s Erstatningspligt skulde udstrækkes.

Et af Sjørettens Medlemmer, Hr. Disponent Rist-Christensen, har ikke helt ud kunnet tiltræde de foranførte Præmisser. Rigtignok kommer han til det samme Resultat med Hensyn til Spørgsmaalet, om Kapteinen og derigjennem Indst. kan tillægges nogen Skyld for, at der ved den omhandlede Leilighed blev indlastet et for stort Kvantum Kul. Ogsaa han finder, at der fra Kapteinens Side er begaaet en Feil, idet han ikke itide har stoppet Indlastningen, men finder at maatte udtale, at han anser denne Feil for

særdeles undskyldelig i Betragtning af, at en Skibsfører ved Indlastning af Kul i England i Almindelighed og især ved Natarbeide og hurtig Lastning har meget vanskelig for til enhver Tid at kontrollere Indlastningen.

Og han anser det, tiltrods for de to engelske Vidners Prov, for en til det umulige grændsende Usandsynlighed, at Kapteinen kan have opgivet „Minsk"s Lasteevne til 900 Tons. Certepartiet angiver Skibets Lasteevne til about 650 Tons, og Kapteinen har visselig kun udtalt, at han vilde være „satisfied" med 670 Tons. Hr. Paulsen har ogsaa ligeoverfor Afskiberen udtalt, at han ved personligt Nærvær paa Afskiberens Kontor har seet dette Tal opført i Afskiberens Tørnbog.

Det fremgaar videre af Korrespondancen angaaende Kjøbet af Ladningen, at Afskiberen strengt er paalagt af Paulsen ikke at overskride 700 Tons. Tiltrods for alt dette sender alligevel Afskiberen for meget Kul til Fartøiet. Under Hensyntagen hertil finder det dissenterende Medlem af Retten at maatte udtale, at selv om Kapteinen har begaaet en Feil ved ikke at stoppe Indlastningen, saa har Afskiberen, ved at sende for meget Kul til Fartøiet, en meget væsentligere og større Skyld i, at der indlastedes et for stort Kvantum.

Hvad angaar Udstrækningen af den Indst. paahvilende Erstatningspligt, finder det dissenterende Medlem af Sjøretten, at denne ikke kan udstrækkes saa langt, som af Rettens Majoritet antaget. Han finder, at Indst. ikke kan tilpligtes at betale Cit. mer end de Kr. 218.32, som Cit. blev dømt til at betale Moss Kommune i Erstatning for den store Leverance. Hvad derimod angaar Omkostningerne ved de tidligere Processer, hvilke Cit. har paastaaet refunderet hos Indst., saa antager han, at disse maa være Indst. uvedkommende.

Han giver paa dette Punkt Indst. Medhold i, at disse Omkostninger er en altfor fjern og afledet Følge af den fra Kapteinens Side begaaede Feil til, at Indst. kan gjøres ansvarlig for den. Han finder det urimeligt, at Indst. skal kunne paabyrdes Omkostninger derved, at Cit. roder sig op i mer og mindre velbegrundede Processer.

Thi kjendes for Ret:

Indst., D/S „Minsk"s Rederi, bør til Cit., Grosserer H. A. H. Paulsen betale 601.02 — seks Hundrede og en $^{2}/_{100}$ Kroner

— med 4 Procent Renter af dette Beløb fra $^{31}/_{12}$ 1901 indtil Betaling sker.

Processens Omkostninger ophæves.

At fuldbyrdes 15 — femten — Dage efter denne Domslovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Th. Backe, *A. Rist-Christensen.*
edsv.
Sv. P. Holst.

7.

Esbjerg Søret, den 3die Februar 1904.

J. P. Jensen og N. Chr. Andersen, Esbjerg, som Rhedere for Fiskerkutteren „Young Hero" og A/S Esbjerg-Fanø Bank som Rhedere for Fiskerkutteren „Vesterbyen"

(Overretssagfører A. Jensen)

ctr.

Firmaet J. Lauritzen, Esbjerg

(Sagfører J. Clausen).

Det kullastede Barkskib „Albion" grundstøder paa Cancerygrunden Syd for Hornsrev og forlades af Besætningen. Det opdages senere af Fiskerkutterne „Young Hero" og „Vesterbyen", hvis Besætninger gaar ombord og seiler det ind til Esbjerg. Det tilkjendes „Young Hero" 3000 Kroner og „Vesterbyen" 2000 Kroner. Det bjergedes Værdi var 18000 Kroner.

Den 3die Juli 1903, omtrent ved 3-Tiden om Eftermiddagen, opdagedes det fra Fiskerkutterne „Young Hero" og „Vesterbyen", at Barkskibet „Albion", tilhørende Rhederiet Schulte & Bruns af Emden, var grundstødt paa Cancerygrunden Syd for Hornsrev og laa med Nødflag. Da Barken med stigende Vand kom flot, blev den først bordet af Ejerne af „Young Hero", J. P. Jensen og N. Chr. Andersen og en Mand til af Kutterens Besætning, medens 2 Mand blev efterladt i Kutteren. Kort efter kom „Vesterbyen"s Fører og en Mand af Besætningen ogsaa ombord paa Barken, medens en Mand efterlodes i denne Kutter. Barken var kort i Forvejen bleven forladt af hele sin Besætning, som var gaaet i Land i Baaden og havde medtaget Skibspapirerne. Vinden var

V. N. V., frisk Kuling med moderat Sø, Strømmen var ca. 3 Timer efter Lavvande og Luften disig. Paa Barken vare begge Store-Merssejl og For-Undermerssejl hejste. De fra Kutterne ombordkomne Personer førte derpaa Barken ved dens egen Sejlkraft til Graadyb, hvor der kom Lods ombord og derefter fortsattes Kursen til Fanø Red, hvor Skibet ankom mellem Kl. 7 og 8 samme Eftermiddag, hvorefter det senere af Havnens Damper blev bugseret ind i Esbjerg Havn, hvor Skibet blev vurderet til 9 600 Kr. og dets Cokes Ladning til 8 424 Kr. 13 Øre.

Under nærværende Sag have nu Citanterne J. P. Jensen og N. Chr. Andersen af Esbjerg, som Rhedere for „Young Hero" og Aktieselskabet Esbjerg-Fanø Bank som Rhedere for „Vesterbyen", paastaaet de Indstævnte, Firmaet J. Lauritzen, Esbjerg, der har erklæret sig villig til at modtage Søgsmaal paa Barkens Vegne indtil et Beløb af 8 000 Kr, dømt til at betale 6 000 Kr. i Bjærgeløn, med Renter 5 % p. A. fra den 1ste September 1903 til Betaling sker samt 50 Kr. i Omkostninger ved Ladningens Taxation og Sagens Omkostninger skadesløst. Endvidere have Rhederne for „Young Hero" paastaaet sig tilkjendt $^2/_3$ af Bjærgelønnen, medens Esbjerg-Fanø Bank har paastaaet Bjærgelønnen fordelt med Halvdelen til hver af Skibene. De Indstevnte have paastaaet sig frifundne mod at betale højst 1000 Kr., uden Renter og Omkostninger. Til Støtte for deres Paastand have de paastaaet, at der ikke var den mindste Fare for, at Barken, efter at den var kommen flot, skulde faa nogen Skade, idet Vindens og Strømmens Retning og Sejlenes Stilling paa Barken absolut maatte medføre, at denne vilde komme til at bevæge sig i dybt Vand i flere Timer. Der maa imidlertid gives Citanterne Medhold i, at et Skib, som er forladt af sin Besætning, i allerhøjeste Grad er prisgivet Tilfældigheder og hertil kommer, at det er ganske usandsynligt, at det skulde komme uskadt igjennem Graadybs smalle Farvand, ligesom det vilde være skjæbnesvangert for Barken, hvis den under det Kl. c. 7 indtrædende Højvande atter skulde komme paa Grund. Derimod maa der gives de Indstævnte Medhold i, hvad Citanterne heller ikke have bestridt, at selve Bjærgningen er foregaaet med stor Lethed, medens Citanterne have Ret i, at det ingenlunde var helt farefrit at overlade Kutterne til deres ringe Besætning. Under Hensyn til samtlige under Bjærgningen forhaandenværende Omstændigheder navnlig at Barken ved Besætningens Bortgang var prisgivet Tilfældighederne, skjønnes Bjærgelønnen passende at kunne fastsættes til 5 000

Kr., hvoraf de $^3/_5$ eller 3 000 Kr. bør tilfalde „Young Hero", medens de $^2/_5$ eller 2 000 Kr. bør tilfalde „Vesterbyen", og de Indstævnte ville derfor være at dømme til Betaling af 3 000 Kr. til Citanterne J. P. Jensen og N. Chr. Andersen som Rhedere for „Young Hero" og 2 000 Kr. til Aktieselskabet Esbjerg-Fanø Bank, som Rhedere for „Vesterbyen", med Renter som paastaaet og Sagens Omkostninger med 200 Kr., nemlig 120 Kr. til de førstnævnte Citanter og 80 Kr. til de sidstnævnte, medens de Indstævnte forøvrigt ville være at frifinde.

Stempelovertrædelse foreligger ikke under Sagen.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Firmaet J. Lauritzen, Esbjerg, bør til Citanterne, J. P. Jensen og N. Chr. Andersen som Rhedere for „Young Hero" betale 3000 Kr. og til Citanterne Aktieselskabet Esbjerg-Fanø Bank som Rhedere for „Vesterbyen" betale 2000 Kr., alt med Renter 5% pr. A. fra den 1ste September 1903 til Betaling sker samt denne Sags Omkostninger med 200 Kr., hvoraf 120 Kr. til førstnævnte Citanter og 80 Kr. til de sidstnævnte, men iøvrigt bør de Indstævnte for Tiltale af Citanterne i denne Sag fri at være.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Jespersen. *S. H. Ibsen.* *P. M. Pedersen.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 5. Christiana Sjøret: Departementet for udenrigske Sager m. m. mod D/S „Fri"s Rederi ved Firmaet Pedersen & Co. — 6. Moss Sjøret: H. A. H. Paulsen mod S/S „Minsk"s Rederi. — 7. Esbjerg Søret: J. P. Jensen og N. Chr. Andersen, Esbjerg, som Rhedere for Fiskerkutteren „Young Hero" og A S Esbjerg-Fanø Bank som Rhedere for Fiskerkutteren „Vesterbyen" ktr. Firmaet J. Lauritzen, Esbjerg.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 3-4	Aargang V	1904

8.

Fragtens retlige Væsen og dens Behandling i Søloven[1]).

Af Dispachør *Theodor Ameln*.

IV. Om Fragt som Forsikringsobjekt.

Det første Spørgsmaal, som her fremstiller sig til Besvarelse, er:

Hvad er ved Fragtforsikring Gjenstand for Forsikring?

Norsk Søforsikringsplans (kort Pl.s) § 2 siger, at *„enhver lovlig Interesse, som lader sig ansætte i Penge, og som Nogen har i, at Skib eller Gods, der udsættes for Søens Farer, undgaar Tab og Skade, kan forsikres"*.

Lov om Søfartens (kort Søl.s) § 230, 1ste Punkt, siger:

„Gjenstand for Forsikring er enhver lovlig Interesse, som lader sig ansætte i Penge og som er afhængig af, at Skib eller Ladning, der udsættes for Fare paa Søen, ikke fortabes eller forringes som Følge af saadan Fare."

[1]) Se No. 10—11 og No. 24—25 af Aargang IV.

Ved *Fragt*forsikring er altsaa Gjenstand for Forsikring den Interesse, som Nogen har derved, at hans Krav paa Vederlag for Transport er afhængigt af, at Skib eller Ladning, der udsættes for Fare paa Søen, ikke fortabes eller forringes ved saadan Fare.

Fra retslig Standpunkt seet er det kun Fragtføreren, der kan have en saadan Interesse, og han kan kun have den, forsaavidt der virkelig foreligger en i Kraft værende Fragtkontrakt; thi uden en saadan har han intet Krav paa Vederlag for Transporten.

En Forsikring, der af Fragtføreren er tegnet til Dækning af Tab derved, at en Fragtkontrakts *Ikrafttræden* kan forhindres ved en Søulykke, er ikke en Fragtforsikring i egentlig Forstand. Fragten bliver her kun en indirekte Interesse; den Interesse, der bringes under Forsikring, er Udsigten til at kunne benytte Skibet til at fortjene Fragt.

Den anden Kontrahent i Fragtkontrakten, Befragteren, kan ogsaa paa Grund af Kontraktsforholdet faa en Interesse, der kan være Gjenstand for Forsikring, nemlig, naar han har betalt Transportvederlaget, helt eller delvis, som Forskud. Hvis et saadant Forskud *ikke* skal tilbagebetales selv i det Tilfælde, at ingen Fragt fortjenes, kan selvsagt Fragtføreren ikke bringe under Forsikring den Del af Fragten, som han saaledes har oppebaaret; thi for denne Del har han ikke længere nogen Interesse, som er afhængig af, at Skib eller Ladning ikke forringes eller fortabes. Det er derfor fuldt rigtigt, naar der i Pls. § 13 b. 1. bestemmes, at Beløbet af saadant Forskud kan ikke medregnes i *Fragtens* Forsikringsværdi.

Derimod kan Befragteren (der i Regelen tillige er Afskiber) forsikre dette Forskud enten som en Del af Ladningens Værdi eller som *Fragtforskud;* dette er imidlertid en fra den eg. Fragtforsikring forskjellig Forsikring.

Hvis Forskuddet derimod skal tilbagebetales, maa Fragtføreren for at være fuldt dækket, forsikre sin hele Bruttofragt. Befragteren kan da ikke forsikre Forskuddet som *Fragt;* thi det er ikke *hans* Interesse, om Fragten tabes eller forringes ved Søulykke, som træffer Skib eller Ladning. Men ved Forskudsydelsen faar han en anden Interesse, nemlig en Fordring paa Fragtføreren paa Tilbagebetaling af Forskuddet og den Risiko, han løber, ved at Fragtføreren paa Grund af Ulykke, som træffer Skib eller Ladning, ikke kan tilbagebetale Forskuddet, kan Befragteren bringe

under Forsikring; men dette er en Solvensforsikring og ikke nogen Fragtforsikring.

Heller ikke den i Pl.s § 3 nævnte Forsikring af „den paa Varerne hvilende Udredsel af Fragt etc. paa Bestemmelsesstedet" er en Fragtforsikring; denne Forsikring gjælder nemlig Dækning af ev. Tab for Ladningsmodtageren ved, at hans Forpligtelser ifølge Fragtkontrakten, efterat Varerne er leverede paa Bestemmelsesstedet, har maattet opfyldes (hvorved altsaa Kontrakten har ophørt at være gjældende) d. v. s. ved at han har maattet betale fuld Fragt for Varer, men paa Grund af Søuheld som har truffet disse, ikke faar fuld Dækning for sit Fragtudlæg. Dette er altsaa en accessorisk Vareforsikring.

Ved enhver Forsikringskontrakts Indgaaen er det en Hovedsag at Kontrahenterne (Forsikringstageren og Forsikreren) er fuldt paa det rene med og ensforstaaet angaaende Omfanget af den Interesse, der skal forsikres, eller med andre Ord at *Forsikringsværdien* korrektest og nøiagtigst mulig bestemmes.

Dette er selvsagt noget helt andet, end at der i Kontrakten fastsættes, i hvilket Omfang de Følger, som Søfaren kan medføre for den forsikrede Interesse, skal indgaa under Kontraktsforholdet, eller med andre Ord at Forsikrerens *Erstatningspligt* bestemmes.

Angaaende *Forsikringsværdien* af Fragt bestemmer Pl.s § 13 b. 1., at den, *naar den ikke er bestemt ved udtrykkelig Overenskomst* [1]), ansees at være „Fragtens Bruttobeløb, deri indbefattet enhver Godtgjørelse, Rederen maatte have betinget sig af Befragteren. — Er ingen Fragt forud bestemt, eller naar Ladningen er Rederiets Eiendom, ansættes Beløbet efter gangbare Fragtnoteringer paa den Tid, Forsikringen er tegnet."

Angaaende en tilsvarende Bestemmelse i den tyske „Handels-Gesetz-Buch"s Art. 802 (Allg. Pl.s 20) bemærker Voigt (Das deutsche Seeversicherungsrecht Jena 1887; Side 128): Disse Bestemmelser er saa tydelige, at der ikke behøves nogen videre Forklaring. Rigtigheden af deres Indhold fremgaar ved Betragtning af den Stilling, hvori en Reder befinder sig ved Slutningen af en Reise, der er afløbet uden Uheld. Han erholder da af Ladningsmodtageren det fulde, efter den gjældende Kontrakts Bestemmelser og Ladningens Kvantum beregnede Fragtbeløb. Dette Beløb (*Brutto*fragten) er imidlertid belastet — *for det første* med Omkostninger for det for Reisen anskaffede Udstyr (Proviant og øvrige

[1]) Angaaende Overenskomst om Fragtens Forsikringsværdi, se nedenfor Side 39—40.

til Forbrug af Besætningen bestemte Gjenstande, *for det andet* med Omkostningerne for Forsikring baade af Fragten og af Skibet (thi ogsaa for disse sidstnævnte Omkostninger kan Rederen blive holdt skadesløs ved Fragten), og *for det tredie* med Beløbet af den forudbetalte eller paa Bestemmelsesstedet forfaldne Hyre.

Det, som bliver tilovers efter Fradrag af disse Omkostninger fra Bruttofragten, udgjør (bortseet fra Renter paa Skibets Værdi) *Fragtgevinsten (Nettofragten)*.

I Tilfælde af Tab af Fragt mister derimod Rederen ikke *blot den forventede* Fragtgevinst, men han faar heller ikke nogen Erstatning for ovennævnte af ham havte Omkostninger. For ikke at lide dette Tab forsikrer han Bruttofragten, hvorved hans hele Interesse er dækket."

Pl.s § 6 siger: „Forsikrings-Gjenstandens fulde Værdi er dens Forsikringsværdi."

(Søl.s § 233: En Gjenstands virkelige Værdi er dens Forsikringsværdi".)

Meningen med disse Bestemmelser er, at det fulde Beløb, hvortil Forsikringstagerens Interesse lader sig ansætte i Penge, er Interessens Forsikringsværdi — altsaa for Fragtens Vedkommende Bruttofragtens Beløb. Det maa erindres, at Forsikringsværdien er Normen for Forsikrerens Ansvar saaledes, at naar Forsikringssummen er mindre end Forsikringsværdien, hefter Assurandøren kun for saa stor Del af Skade og Omkostninger, som Forsikringssummen udgjør af Forsikringsværdien.

Som allerede paapegt er det en ganske anden Sag, at Fragtens hele Bruttobeløb i Praxis neppe kan blive *Gjenstand for Erstatning*.

Ifølge Planens § 16 antages „Forsikring paa Fragt, hvor intet andet er bestemt, at gjælde Bruttofragten af den hele Ladning undtagen af Skipperens og Mandskabets Føring"; denne Fragt er nemlig if. § 13 h. indbefattet i Forsikring af nævnte Gjenstande.

Før Revisionen af Planen i 1894 indeholdt § 13 b. en Bestemmelse, hvor det hed:

„Er ogsaa *Skipperens Kaplaken* herunder (d. e. under Fragtens Bruttobeløb) indbefattet, ansees Forsikringen forsaavidt tagen for Skipperens Regning; men har Skipperen særskilt forsikret sin Kaplaken kan dennes Beløb ikke indtages i Fragtens Forsikringsværdi." —

Det blev ved nævnte Planrevision strøget, og der indførtes

(i ny Punkt b. 2.) som *særskilt Forsikringsobjekt*, ved Siden af Bruttofragten:

„Skipperens Kaplaken" med Forsikringsværdi, „sammes Beløb saaledes som overenskommet mellem Rederiet og Skipperen." Dette er korrekt og i fuld Overensstemmelse med den i Pl.s § 3 udtalte almindelige Regel, at Forsikring af en Art af Risiko ikke indbefatter Forsikring af en anden Art. Det gjælder nemlig her to ganske forskjelligartede Risikoer: *Rederens* (Fragtførerens) Risiko ɔ: den fulde Bruttofragts Beløb, og Kapteinens Risiko: ɔ: hans Kaplakens Beløb. Det er samme Forhold, som naar t. Ex. en Vareeier forsikrer sin Vares fulde Værdi og en Kommissionær paa Bestemmelsesstedet forsikrer sin Provision eller den særegne Interesse, *han* har i samme Vares Værdi. —

Forsikring af Fragt og Forsikring af Kaplaken sker paa ganske forskjellige Forudsætninger og Betingelser. For Rederens Vedkommende gjælder det en Forsikring af Fragten mod Tab og Udgifter (inkl. Havarigrossebidrag); for Skibsføreren derimod en Forsikring af hans Løn, der vistnok udredes af Fragten, men som *qua* Forsikringsobjekt ikke kan betragtes som en Del af denne.

Ved Revisionen i 1894 blev i Planens § 13 foruden de tidligere opstillede to forskjellige Former for Fragt som Forsikringsobjekt, (Brutto- og Nettofragt) ogsaa opstillet en tredie Form, nemlig *Restfragt*, ved følgende Bestemmelse (b. 5te Passus):

„Er der udtrykkelig forsikret paa Restfragt (Fragt i Risiko) gjælder Forsikringen den Del af Bruttofragten, der bliver tilbage, naar Fragtforskuddet paa Afseilingsstedet er fratrukket."

Dette Begreb „Restfragt" som særskilt Forsikringsobjekt fandtes optaget i Planen af 1871 (§ 58); men blev ikke optaget i den reviderede Plan af 1881, hvor „Restfragt" blev behandlet som en prorata — Andel af Bruttofragten. Derved kom imidlertid Rederne, som troede at være fuldt dækkede ved en saadan Forsikring, ikke sjelden til at lide noksaa følelige Tab; thi ved Forlis eller Kondemnation blev der som oftest udbetalt Rederiet en Distancefragt, der som Regel *i sin Helhed* medgik til at dække Forskuddet, men blev *prorata* afregnet ved Opgjøret med Assurandøren. T. Ex. Der var forsikret paa Restfragt Kr. 6 000 som prorata-Andel af Bruttofragt Kr. 10 000 — altsaa var der ydet et Forskud af Kr. 4 000. Der erholdtes en Distancefragt af Kr. 4 000, der heltud benyttedes til Dækning af Forskuddet. Fragttabet var Kr. 6 000 eller 60%. Rederiet faar derefter kun erstattet 60% af Kr. 6 000 eller Kr. 3 600 — har altsaa et Tab af Kr.

2400. Ligeledes maatte Rederiet i Havaritilfælde bære sin prorata-Andel i Havariudgifterne.

Der var vistnok efter Planens § 18 Adgang til ved en Tillægsforsikring at skaffe sig Dækning mod dette Tab, men man var ikke opmærksom herpaa, og denne Adgang benyttedes sjelden eller aldrig.

Efter de nu gjældende Bestemmelser (i Planens §§ 13 og 86) vil en Reder i ovennævnte Tilfælde ved Totalforlis faa fuld Erstatning (naturligvis med Fradrag af besparede Udgifter) indtil Kr. 6 000, og i Havarigrossetilfælde det paa den hele Bruttofragt hvilende Havarigrossebidrag.

Det bliver selvsagt for Assurandøren en mindre fordelagtig Risiko at tegne paa Restfragten efter de nu gjældende Bestemmelser, idet Beløbet, hvorefter Præmien beregnes, bliver lavere: men dette er altsaa kun et Forretningsspørgsmaal for Assurandøren.

Restfragt som særskilt Forsikringsobjekt er imidlertid ikke opstaaet som en logisk Konsekvens af Interesseprincipet, men er et kontraktsmæssig opkonstrueret Assuranceobjekt med Hensyn taget til Omfanget af de *praktiske* Følger, som Søfaren kan medføre for Forsikringstagerens Fragtinteresse og for hvilke man har fundet det hensigtsmæssigt, at Assurandøren paatog sig Ansvar.

Den fulde Bruttofragt er, som paavist, den logiske Norm for Forsikring af Reders Fragtinteresse.

Den samme Bemærkning gjælder ogsaa for den i næste Passus af Pl.s § 13 nævnte *Nettofragt:*

„Er der udtrykkelig forsikret paa Nettofragt, gjælder Forsikringen den Del af Bruttofragten, der bliver tilbage, naar Udgifter paa Afseilingsstedet, Hyrer paa Reisen og Skibsudgifter paa Bestemmelsesstedet ere fratrukne. I Mangel af anden Aftale ansættes Nettofragten for Seilskibe til 2 Tredieparter og for Dampskibe til en Halvpart af Bruttofragten."

Denne Form for Fragtforsikring benyttes vistnok overmaade sjelden, og flere Assurandører har taget Forbehold mod den ved i sine Policer at indføre den Bestemmelse, at Forsikring af Nettofragt skal behandles som Forsikring paa Andel af Bruttofragt.

Der har ogsaa reist sig stærke Betænkeligheder mod at optage Begrebet Nettofragt i den norske Søforsikringsplan, men dette er skeet, væsentligst af Hensyn til, at den findes som Forsikringsobjekt i alle europæiske Sølove og Assuranceplaner. Man

fandt det nødvendigt for Fuldstændighedens Skyld at medtage den ogsaa hos os.

Denne Form for Forsikring er uheldig baade for Assurandøren og Rederen. Hvis Nettofragten er fuldt forsikret, maa Assurandøren tilsvare fuldt Havaribidrag. Rederen har vistnok Adgang til ved Siden af Nettofragten at forsikre sit *Udstyr* (Pl.s § 15), men han kan ikke forsikre Hyrerne *paa Reisen* (der ikke var forudbetalt og derved indbefattet i Udstyret) eller Omkostningerne paa Bestemmelsesstedet. Det Tilfælde kan imidlertid indtræffe, at en stor Del af disse maa betales og Fragten alligevel gaa tabt, t. Ex. hvis Skibet brænder op paa Bestemmelsesstedet, strax før Losning skulde begynde.

Fra Nettofragtens Forsikringsværdi gaar ifølge Planens § 18. 2) Fragtforskud; men den Omstændighed, at dette benyttes til at likvidere Udstyret, hindrer ikke Forsikring af Udstyr ved Siden af Nettofragten.

Det er imidlertid, som allerede nævnt, en meget sjelden benyttet Form for Fragtforsikring.

En Police kan, som bekjendt (se Pl.s § 11), være enten en *„aaben Police“* (hvori ingen Overenskomst er truffet om Gjenstandens Forsikringsværdi) eller en *„taxeret Police“*, (hvori en saadan Overenskomst er truffet, ved Udtryk som „ansat til en Værdi af — — Kroner“, „af Værdi — — Kroner“).

Ifølge Pl.s § 12 har imidlertid ved Forsikring af *Fragt* Policetaxten kun Gyldighed, forsaavidt som den bestemmer Omfanget af Assurandørens Risiko. Den Forsikrede har trods Taxten i Skadetilfælde at bevise Størrelsen af den betingede eller eventuelt den sædvansmæssige Fragt.

Der tegnes t. Ex. ved en Police paa Fragt, „ansat til en Værdi af Kr. 20 000“, Forsikring af Kr. 5 000; da er derved kun angivet, at den Forsikrede selv skal bære $^3/_4$ Dele af Risikoen. Hvis det viser sig, at Fragten kun var Kr. 16 000, svarer Assurandøren altsaa kun for sin Fjerdedel eller Kr. 4 000.

I Modsætning til, hvad der finder Sted ved taxeret Police ved Vareforsikring, hvor netop ved Policetaxten *Bevisbyrden* for Varens virkelige Værdi paaføres Assurandøren (Pl.s § 12, 1ste Stykke), har saaledes, ved Fragtforsikring med Taxtansættelse, den Forsikrede fremdeles Pligten at bevise Fragtens Størrelse, og det

er vel at mærke, at dette er Tilfælde, ikke alene, naar Fragten er betinget efter en vis Norm, men ogsaa, naar man i Mangel af saadan Aftale ved en skjønsmæssig Ansættelse bestemmer Fragten „efter gangbare Noteringer paa den Tid, Forsikringen tegnedes" (Pl.s § 13 b).

Bestemmelsen af den Kvotadel af det virkelige Fragtbeløb, som den Forsikrede selv skal staa Risiko for, udgjør en saa vigtig Del af Forsikringskontraktens Indhold, at en Forandring heri ikke bevirkes ved Rettelse af et unøiagtigt angivet Totalbeløb, selv om Angivelsen er skeet i fuldt god Tro.

Fra Fragtens Forsikringsværdi gaar, som ovenfor paapeget, Fragtforskud, der ikke skal tilbagebetales. Hvis Fragten altsaa er Kr. 20000, hvoraf i saadant Forskud er oppebaaret Kr. 5000, og der tegnes Kr. 5000, saa bliver den forsikrede Kvotadel $^5/_{15}$ Dele.

Det har været sagt, at ved *en* Form af Fragtforsikring, nemlig Nettofragtforsikring, kan Princípet, at Taxten kun har Gyldighed, forsaavidt den bestemmer Omfanget af Assurandørens Risiko, ikke overholdes. Naar man i Forveien vil forsikre Nettofragt, og der altsaa skulde afgaa Hyrer paa Reisen, saa vidste man ikke, hvor meget disse skulde regnes for, af den simple Grund, at man ikke vidste, hvorlænge Reisen skulde vare. Det blev altsaa nødvendigt at gaa ud fra en vis Varighed for Reisen; endvidere at taxere Omkostningerne paa Bestemmelsesstedet og derefter komme overens om Forsikringsværdien for Nettofragten.

Dette er vistnok en Betragtning uden praktisk Værdi. Nettofragtforsikring forekommer overmaade sjelden, og naar den forekommer, vil vistnok Bestemmelsen i Planen om, at den udgjør $^2/_3$ Dele af Bruttofragten for Seilskibe og $^1/_2$ Del af Bruttofragten for Dampskibe blive benyttet.

I Planens § 16 bestemmes, at Forsikring paa „Fragt og Udstyr" underét behandles som Forsikring paa Bruttofragt.

I § 13 defineres *Udstyr* saaledes:

„Udgifterne ved Anskaffelse af Proviant og andre Udstyrsgjenstande, Beløbet af forudbetalt Hyre og andre vanlige Skibsudgifter paa Afgangsstedet i Anledning af Reisen. Skulde Forsikringsomkostninger for Kasko indbefattes, maa dette opgives."

(Her er at bemærke Forskjellen mellem denne Definition og

Bestemmelsen (i § 13 b. 1, næstsidste Passus) af hvad der udgjør Differencen mellem Brutto- og Nettofragt, neml. „Udgifter paa Afseilingsstedet, Hyrer paa Reisen og Skibsudgifter paa Bestemmelsesstedet").

Forholdet mellem Fragt og Udstyr som Forsikringsgjenstand angives forøvrigt i Planens § 15, saalydende:

„Skibets Udstyr behandles, naar Skibet gaar i Ballast eller paa Sæl-, Hval- eller Fiskefangst, som en selvstændig Forsikringsgjenstand (§ 13 c), men naar Skibet har Fragt paa Kjølen, gjælder særskilt Udstyrsforsikring som en partiel Forsikring af Bruttofragten, medmindre Nettofragt er forsikret, i hvilket Tilfælde ligeledes Udstyr er en selvstændig Forsikringsgjenstand.

„Er baade Fragt og Udstyr forsikrede, maa deres samlede Forsikringssum ikke overstige Bruttofragtens Beløb, medmindre enten Udstyrets Kostende er større end Bruttofragten, eller Skibet har Proviant med til senere Reiser, eller Udstyret af andre Grunde er større end Reisens virkelige Behov, og dette er angivet i Policen. I disse Tilfælde betragtes kun saa stor Del af Forsikringssummen, der svarer til Udstyr for Reisens sandsynlige Behov, som indbefattet under Fragten for Reisen, hvorimod den overskydende Del behandles som en særskilt Forsikringsgjenstand."

Dette behøver formentlig ingen nærmere Forklaring.

I Planens § 18 er der givet Rederiet Anvisning paa, hvorledes det ved Tillægsforsikring kan dække sig for Tab, der kan opstaa ved, at den Del af Fragten, som bliver tilbage, naar Fragtforskud er ydet, ikke er forsikret som *Restfragt*, men som *Andel af Bruttofragten*. I dette Tilfælde vil nemlig Rederiet have at bære det Havaribidrag, som efter lovlig Dispache (opgjort efter engelske Regler) falder paa Forskuddet, og herfor kan særskilt Forsikring tegnes.

Ligeledes vil Nettoprovenuet af den reddede Fragt, som ovenfor paavist, blive anvendt til Dækning af Fragtforskuddet og mod derved opstaaet Tab giver ogsaa § 18 Rederiet Anvisning paa Dækning.

§ 18 indeholder ikke nogen Assurancebetingelse, men kun en Veiledning for Rederiet, hvilken imidlertid sjelden, om nogensinde, benyttes; dens uheldige Redaktion kan derfor her lades ud af Betragtning.

Forsikring paa Fragtforskud.

Fragtforskud kan ydes paa 2 Maader, med eller uden Tilbagebetalingspligt.

Søl.s § 151 bestemmer:

„For Gods, som ikke findes i Behold ved Reisens Slutning, erlægges ingen Fragt, medmindre det er tabt som Følge af dets egen naturlige Beskaffenhed eller af Mangler ved Indpakningen eller af anden Feil eller Forsømmelse fra Afladerens Side, eller det under Reisen er solgt for Eierens Regning.

Er Fragt forud betalt for Gods, hvorfor Fragt efter det Anførte ikke bliver at erlægge, kan den fordres tilbage, naar ikke Andet er forbeholdt."

Regelen er altsaa, at forudbetalt Fragt skal betales tilbage, naar den ikke virkelig fortjenes.

Som saadant Forbehold, der i § 151 nævnes, maa det (ifølge Motiverne til Søl.) ansees, naar det i Certepartiet heder, at Befragteren skal assurere den forskudsvis betalte Fragt paa Rederiets Bekostning; han har da overtaget Risikoen.

Saadan Assurance bliver imidlertid ikke nogen „Forsikring for Rederiet" (se Planens § 43.2) eller „Forsikring af Fragt for Rederiets Regning" (se Søl.s § 249) og er ikke underkastet den sammesteds angivne af visse Omstændigheder betingede Ophævelse af Assurandørens Ansvar (d. e. Ret til Indsigelse mod Krav paa Erstatning). At Rederiet i dette Tilfælde betaler Præmien er kun en Betingelse for Ydelsen af Forskuddet; det er i Virkeligheden Befragteren, som betaler den og faar den refunderet af Rederiet. Selv om han ikke tager Forsikring paa Forskuddet, faar han dog Præmien af Rederiet.

At saa er Forholdet er nødvendigvis en Følge derat, at Fragtforskud, ydet uden Tilbagebetalingspligt, er definitivt fortjent af Rederen og altsaa hans Krav derpaa ikke længere afhængigt af at Skib eller Ladning udsættes for Søens Farer.

Saadant Fragtforskud kan da bringes under Forsikring, enten som en Del af Ladningens Værdi (se Pl.s § 13 c, hvor der siges, at til Ladningens Værdi regnes ogsaa forudbetalt Fragt, forsaavidt denne ikke skal tilbagebetales) eller som særskilt Forsikringsobjekt. Men denne Forsikring har ikke den egentlige Fragtforsikrings Egenskaber (idet der for Forsikringstageren ikke findes noget Krav paa Vederlag for Transport) men maa nærmest betegnes som en Forsikring paa Skibs og/eller Ladnings beholdne Ankomst.

Hvis det derimod er Tale om et Fragtforskud, der skal tilbagebetales, er det *Rederiets* Interesse, som skal bringes under Forsikring; Forsikringsværdien er det oppebaarne Beløb, og Forsikringens Egenskab af Fragtforsikring er utvivlsom. — Saadant Forskud kan enten forsikres sammen med den øvrige Fragt (Bruttofragtforsikring), eller som særskilt Forsikringsobjekt og den øvrige Del af Fragten kan da forsikres enten udtrykkelig som Restfragt, eller (hvad der i Planens § 18 forudsættes, men neppe praktiseres) som Andel af Bruttofragt.

Forsikring af den paa Varerne hvilende Udredsel af Fragt etc. paa Bestemmelsesstedet. (Pl.s § 3).

Herom bestemmes i Planens § 21:

„Ere Varerne forsikrede med Tillæg af Fragt, Told og Omkostninger paa Bestemmelsesstedet, bliver Intet at erstatte for dette Tilfælde, dersom Varerne ikke naa Bestemmelsesstedet. Isaafald ristorneres den halve Præmie."

Dette har aabenbart intet med den egentlige Fragtforsikring at gjøre, men Øiemedet med denne Forsikringsform er kun at bringe Varernes Forsikringsværdi op til omtrentlig Høide med Markedsprisen paa Bestemmelsesstedet. Hvis nemlig Varen forsikredes uden dette Tillæg, vilde Eieren risikere ikke at faa sit virkelige Tab erstattet, hvis Varen kom til Bestemmelsesstedet i beskadiget Tilstand. Thi sæt, at Varernes Markedsværdi der var Kr. 6 000, og Auktionsprovenuet for de beskadigede Varer Kr. 4 000, saa var den erstatningsmæssige Skade (cfr. Pl.s § 80) Kr. 2 000 eller $33^1/_3$ %. Hvis nu Varen (efter § 13) var forsikret uden Tillæg af Fragt etc. for t. Ex. Kr. 4 800, saa fik Vareeieren kun erstattet $33^1/_3$ % af Kr. 4 800 = Kr. 1 600 og vilde altsaa lide et Tab af Kr. 400 (= $33^1/_3$ % af Differencen mellem Kr. 6 000 og Kr. 4 800). Dette hører dog egentlig ind under Vareforsikringslæren.

Forsikring af Fragt for flere Reiser.

Pl.s § 17: „Er Fragt forsikret for flere Reiser underét, gjælder, hvor intet Andet er vedtaget, Risikoen kun Fragten for den Reise, paa hvilken Skibet til enhver Tid befinder sig" —.

Planens § 65 bestemmer:

„Er der i samme Police tegnet Forsikring for flere Reiser underét eller paa Tid, skal en saadan Forsikring behandles, som om der i særskilte Policer var tegnet Forsikring for hver enkelt Reise."

„Som særskilt Reise betragtes det ogsaa, om Skibet afgaar i Ballast, for paa Bestemmelsesstedet at indtage Ladning eller lægge op." —

Pl.s § 17 bestemmer endvidere:

„Gaar Skibet paa nogen af de her omhandlede Reiser i Ballast, gjælder Forsikringen derunder paa Udstyret."

Hvis altsaa f. Ex. et Skib er befragtet at afgaa fra Bergen til Island med endel Varer, losse disse der og indtage en Ladning Fisk for Spanien, og Rederen tegner en Forsikring paa Fragt for en Totalsum Kr. 25 000, hvoraf ifølge Certeparti Kr. 5 000 gjælder for Reisen til Island og Kr. 20 000 Reisen derfra til Spanien, og Skibet forliser paa Reisen til Island, saa faar Rederiet kun erstattet Kr. 5 000, idet Fragten for Reisen til Spanien (i Henhold til § 17) endnu ikke er kommet under Assurandørens Risiko, hvad der er i fuld Overensstemmelse med de ovenfor angivne generelle Regler for Fragtforsikring.

Forliser Skibet efter endt Udlosning paa Island, men førend Ladningen til Spanien er begyndt at indtages, er Assurandøren fri for enhver Erstatning. — (Ifølge § 65 er det kun ved kombineret Reiseforsikring paa *Skibet*, at Risikoen vedvarer mellem Losning og Indtagning af Ladning eller Ballast).

For at være mest mulig sikret, maatte Rederiet for de Kr. 20 000 have taget en Forsikring paa Skibets beholdne Ankomst helt til Lastepladsen paa Island.

Gik Skibet i Ballast til Island, vilde altsaa kun Udstyre være i Risiko for Assurandøren.

Hvis *Fragten* er betinget underét for flere Reiser, bliver det efter Skjøn, hvorved de gangbare Fragter lægges til Grund, at afgjøre, hvormeget der skal henføres til hver Reise (§ 17).

Hvis Skibet skal have forskjellig Fragt, eftersom det maatte faa Ordre til at gaa til det ene eller det andet Sted, ansættes Fragten, hvis Skibet forliser, *inden saadan Ordre erholdes*, til det i Certepartiet bestemte *laveste Fragtalternativ*.

Før Revisionen af Planen i 1881 stod der „Gjennemsnitsbeløbet af samtlige Fragter". Man fandt imidlertid, at dette ikke var korrekt; thi i Tilfælde af, at Skibet i den Havn, hvor det

kom ind, fik Ordre til at losse enten i selve Ordrehavnen eller i Nabohavnen, hvorhen Fragten var stipuleret til laveste Fragtsats, maatte Rederiet lade sig nøie dermed, og naar nu Skibet forliste, inden det kom frem, altsaa paa et tidligere Trin end paa det, som betingede Opnaaelsen af den laveste Fragtsats, var det rimeligt at blive staaende ved denne.

Det synes imidlertid som om Billigheden talte for, at i Tilfælde det efter Skibets Forlis kunde bevises, hvilken Ordre Skibet vilde have faaet, hvis det var naaet frem til Ordrehavnen, at der da maatte tages Hensyn hertil.

Beslutningen var imidlertid i Overensstemmelse med de tyske Betingelser og med Praxis i Kjøbenhavn, Bremen og Hamburg.

Om Maanedsfragt. Pl.s § 17, 4de Passus siger:

„Ved Forsikring af Maanedsfragt for et vist Tidsrum gjælder, naar Præmien underét er betinget for det til enhver Tid i Risiko værende og efterhaanden aftagende Fragtbeløb, Risikoen altid kun den Del af Fragtbeløbet, som ikke er optjent, eller som Befragteren ifølge Kontrakten ikke pligter at betale."

Af hvad tidligere er anført fremgaar det, at det kun er i Tilfælde af, at der foreligger virkeligt Krav paa Vederlag for Transport, beregnet efter en vis Tid, at egentlig Fragtforsikring paa Tid kan finde Sted.

Saadan Befragtningsmaade forekommer nu hos os kun sjelden, og for Forsikring af denne Fragt gjælder de samme Regler som for almindelig Fragtforsikring. Det er jo i Grunden intet andet end at Fragten er betinget underét for flere Reiser, begrænset til et vist Tidsrum.

Hvis Skibet under saadan Befragtning gjør Havarigrosse, maa Fragtens Bidragsværdi bestemmes i Henhold til Søl.s § 150; thi at udregne Fragten *pro rata* efter Reisens Varighed, vilde selvsagt kunne lede til urimelige Resultater, og gaar det paa en Reise i Ballast, gjælder Forsikringen Udstyret. Fradrag for besparede Udgifter finder ogsaa her Sted i Tilfælde af Forlis.

Ved saadan Maanedsfragt betales Fragten i maanedlige Rater og ansees efterhvert optjent, hvorfor Assurandørens Risiko efterhvert formindskes.

Hvis det derimod er *saakaldt* Maanedsfragt (Timecharterleie, der kun er Leie af Transportmiddel og ikke *Fragt* i retslig Forstand),

der bringes under Forsikring, foreligger ikke nogen egentlig Fragtforsikring, og de for denne gjældende Retsregler kan ikke fuldt ud bringes til Anvendelse.

Ogsaa her er Risikoen aftagende efterhvert som Leien fortjenes; men det er ikke noget allerede existerende Krav der forsikres, derimod kun *Udsigten* til at fortjene Leien.

Medens ved Fragtforsikring Forsikringsværdien er *Brutto*fragtens Beløb, er ved Leieforsikring Nettoleien Forsikringsværdi; thi kun denne indgaar i Rederens hidhørende Interesse. Hvis det tillige paahviler ham at holde Skibet med endel Udstyr (se Pl.s § 13 c) og han vil forsikre dette, bliver det en aldeles særskilt Forsikring, og Regelen i § 15, at Udstyrsforsikring gjælder som en partiel Forsikring af Brutto*fragten*, gjælder ikke her.

Hvis et Skib t. Ex. er bortleiet for £ 500 pr. Maaned og Rederiets Udgifter for Udstyr er £ 50 pr. Maaned, saa er Leiens Forsikringsværdi £ 450 pr. Maaned og fuld Forsikringsværdi ved Begyndelsen af en 12 Maaneders Forsikring £ 5 400, der for hver Maaned aftager med £ 450.

Men ved Timecharterleien er der ogsaa en anden Risiko, som Rederiet kan søge Dækning for, og hvor Forsikringen maa ordnes paa en helt anden Maade. Det er nemlig Risikoen at tabe Leie ved at Skibet ligger under Havari. Forsikringsværdien bliver her Nettoleien for hver Maaned, og Forsikringen kan tegnes for hvilketsomhelst Antal Maaneder op til Timecharterets Varighed.

For Exempel i ovennævnte Tilfælde forsikres der mod nu angivne Risiko £ 450 for 6 Maaneder, da er Rederiet fuldt dækket for deslige Tab i 6 Maaneder; men hvis Skibet ved Forsikringstidens Udløb ligger under Reparation, faar man selvfølgelig kun erstattet Tabet indtil dette Tidspunkt, hvis man ikke har meldt Forlængelse af Forsikringen, inden Havari indtraf. Den resterende Del af Chartertiden er jo Assurandøren aldeles uvedkommende.

Det er ikke korrekt at indbefatte denne Risiko i den førstnævnte Forsikring, som jo kun er en Forsikring paa Skibets vedvarende Existens og altsaa kun beregnet at gjælde mod Totalforlis. Denne Sammenblanding af Risikoen praktiseres imidlertid hyppigt af vore Fragtassurandører og medfører ikke sjelden rent urimelige Resultater for den Forsikrede. Denne har t. Ex. et tolv Maaneders Timecharter for Kr. 12 000 pr. Maaned, altsaa Kr. 144 000 for 1 Aar. Han anmelder til Forsikring Kr. 12 000 og faar, hvis Skibet forliser 1ste Februar, en Erstatning af $^{12}/_{132}$ Del, men hvis det forliser 1ste December $^{12}/_{12}$ Dele erstattet.

For Henliggen under Havari i Januar faar Rederiet $^{12}/_{144}$ Dele af den tabte Leie, for Henliggen i December $^{12}/_{12}$ Del af Do. Denne Forsikringsmaade er efter min Formening aldeles urimelig.

Timecharterleie har efter norsk Ret ingen Forpligtelse at bidrage til Havarigrosse; imidlertid pleier udenlandske Dispachører i Dispachen at udregne den Andel af *Fragtens* Bidrag som *pro rata* falder paa den af Rederiet oppebaarne Netto Timecharterleie for Reisen og Rederiet maa betale derefter. Der er selvsagt intet iveien for, at Rederiet ved særskilt Forbehold og mod passende Præmietillæg kan faa denne Risiko indbefattet i Forsikringen mod Tab af Leie ved Henliggen under Havari. — I samme Forsikring kan ogsaa indesluttes det Ansvar, som Rederen i Henhold til Planens § 44 muligens kan faa for Timecharterleien som Følge af Sammenstød. Det vilde være hensigtsmæssigt ved en Planrevision at faa særskilte Bestemmelser indførte for Forsikring af Timecharterleie, da nu baade Assurandører, Dispachører og de Retslærde oftere begaar Feiltagelser med Hensyn til disse Forholde.

Om Gjenbefragtning § 13 b. 1. 4de Passus: „Har Befragteren ved Gjenbefragtning betinget sig en høiere Fragt end den med Rederiet omforenede, kan han som sin Interesse forsikre det overskydende Fragtbeløb.

Naar et Rederi har indgaaet Kontrakt om Transport af Gods med en Person for et vist Vederlag, og denne af Godsets Eier tinger sig en høiere Fragt, end han selv skal betale Rederiet, saa er det tydeligt, at der for ham foreligger en Interesse, der kan bringes under Forsikring. Samtlige for Fragtforsikring gjældende Regler kommer her til Anvendelse — der er kun at bemærke, at Indsigelser i Henhold til Planens § 43.2 og Søl.s § 249 ikke kan gjøres ved saadan Forsikring, saaledes som ved Fragtforsikring for *Rederiet.*

Om Risikoens Begyndelse og Ende ved Fragtforsikring indeholder Pl.s § 63 følgende Bestemmelser:

„Risikoen løber ved Forsikring paa Fragt, naar Forsikring er tegnet fra et Sted til et andet:

a) forsaavidt angaar Ulykker, som rammer *Skibet* og derved ogsaa Fragten fra den Tid, da Skibet begyndte at indtage

Ladning, og i dette Tilfælde for Fragtens fulde Beløb, indtil det paa det Sted, hvor Risikoen ender, har losset Ladningen. Bliver Losningen utilbørlig opholdt, ender Risikoen fra den Tid, da den vilde været endt, dersom saadant Ophold ikke havde fundet Sted. Dersom Losning ikke er fuldført inden 28 Dage fra Ankomsten, ophører Risikoen altid, medmindre det bevises, at intet unødigt Ophold har fundet Sted. Bliver der, inden Losningen af Ladningen er fuldført, indtaget Ladning eller Ballast til ny Reise, ophører Risikoen fra den Tid, da der begyndes hermed. Naar den forsikrede Reise, efterat Risikoen er begyndt, frivillig eller af Nødvendighed opgives, saa ansees den Havn, i hvilken Reisen slutter, som Bestemmelsessted.

b) med Hensyn til Ulykker, som ramme *Ladningen* og derved Fragten, fra den Tid, Varerne skilles fra Land for at ombordbringes, indtil de igjen ere bragte iland paa det Sted, hvor Risikoen ender. Er Losningen blevet utilbørlig opholdt af den Forsikrede eller hans Agenter, ender Risikoen fra den Tid, da den vilde været endt, om saadant Ophold ikke havde fundet Sted. Sædvansmæssig Ombord- og Ilandbringelse af Varerne er indbefattet i Risikoen, naar den foregaar med Lettefartøier (Lægtere), derimod ikke i Flaade, medmindre særskilt vedtaget. Dog er Fragtassurandøren ikke ansvarlig for Fragt af Varer, der tabes under Ombordbringelsen, naar Befragteren var pligtig at levere andre Varer i de tabtes Sted, eller naar der for Skipperen var Tid og Anledning til at faa andet Fragtgods. Afskiber Rederen Gods for egen Regning, hæfter Assurandøren kun for Fragt af Varer, der er tagne ombord i Skibet.

Fragtassurandørs Risiko er tilende, efterhaanden som Ladningen afleveres."

Naar *Platou* i sine „Forelæsninger over Norsk Søret" Side 640 siger „Forsikringen af *Fragt* følger Reglerne for Forsikring af Skib[1]), forsaavidt angaar Ulykker, som ramme Skibet og derved Fragten (ɔ: hvor Fragt er assureret for Rederens Regning), men følger Reglerne for Forsikring af Gods, forsaavidt angaar Ulykker, der ramme Ladning og derigjennem Fragten (ɔ: hvor forudbetalt Fragt er assureret for Ladningseierens Regning)" —, saa beror denne Skjelnen mellem Fragt for Rederiets

[1]) Med Hensyn til Risikoens Begyndelse.

og Ladningseierens Regning paa en Misforstaaelse. Her er kun Tale om Fragt forsikret for Rederiets Regning, men denne Fragt kan selvsagt (se Definition af Forsikrings Gjenstand Søl.s § 230), være afhængig af Skade, som træffer *Skib*, og Skade, som træffer *Ladning*, og det er just hertil, der sigtes ved Bestemmelsen i Planens § 63.

Af Bestemmelserne under § 63 a., at Assurandørens Ansvar for det fulde Forsikringsbeløb indtræder, naar Skibet har *begynd* at indtage Ladning, følger altsaa, at i dette Tilfælde maa Fragtens fulde Beløb betales af Assurandøren, hvis et Skib efter at have indtaget selv kun en ubetydelig Del af sin Ladning ved en Ulykke, som træffer det, sættes ude af Stand til at opfylde Fragtkontrakten.

Men der følger ogsaa, at ethvert Uheld, som træffer Skibet, *før* det har begyndt at indtage Ladning, bliver uden Indflydelse paa Fragtassurandøren. Hvis et Skib altsaa forliser paa Reisen til det Sted, hvor det skal indtage Ladning og Fragten for denne tiltænkte, men ved Forliset forhindrede Reise allerede var bragt under Forsikring, paahviler der Assurandøren intet Ansvar. I dette Tilfælde maatte Rederiet for at skaffe sig størst mulige Dækning mod nævnte Tab have tegnet Forsikring paa Skibets beholdne Ankomst for Fragtbeløbet (Pl.s § 53), som Assurandøren da havde maattet erstatte. Hvis Skibet imidlertid var forlist efter Ankomsten (f. Ex. ved Ildebrand), men førend Lastning var paabegyndt, vilde heller ikke Forsikreren paa beholden Ankomst have været ansvarlig ligesaalidt, som i Tilfælde af at Skibet før Ankomsten havde erholdt saa betydelig Skade, at dets Reparation vilde blive for langvarig for Fragtkontraktens Opfyldelse.

Hvis Skibet paa *en* Reise, hvis hele forudbetingede Fragt er bragt under Forsikring, har flere Anløbssteder, hvor Last skal indtages, og det paa første Lasteplads har indtaget Last, bliver Assurandøren ansvarlig for det hele Forsikringsbeløb, naar Skibet gaar tilgrunde f. Ex. mellem 1ste og 2den Lasteplads. Det er vistnok saa, at Fragten for de Varer, som skulde været indtagne paa de senere Anløbssteder, strængttaget ikke endnu er indgaaet under Assurandørens Ansvar ifølge § 63, thi som Betingelse gjælder, at Skibet skal være kommet til Lasteplads og have begyndt at indtage Last, men det maa i dette Tilfælde antages, at Assurandøren, naar han har overtaget Fragtrisikoen for hele Reisen, ogsaa stiltiende deri har indbefattet Forsikringen paa Skibets beholdne Ankomst til ethvert af de Steder, hvor Last skal ind-

tages (§ 53), og at her altsaa kontraktsmæssig er skeet en Afvigelse fra Regelen i Pl.s § 3 *in fine*, at Forsikring paa en Art af Risiko indeslutter ikke Forsikring af en anden Art.

Det samme maa antages at være Tilfælde, hvor Skibet af en eller anden Grund ikke indtager Last paa Udgangsstedet for Reisen og forliser, f. Ex. førend det naar første Anløbssted. I modsat Fald vilde Assurandøren oppebære Præmie for en Risiko, som han slet ikke løb, og i dette Forhold at ville indføre Ristornobestemmelsen, turde være mindst ligesaa urimeligt som at vedtage, at Fragt for Varer, som endnu ikke er indlastede, skulde være i Risiko *som saadan*.

Hvis et Skib gaar i Rute og Fragten ikke er bestemt for den hele Reise, ved dennes Begyndelse, men Fragtkontrakten afsluttes efterhaanden for de Varepartier, som i Reisens Løb anmeldes fra de forskjellige Anløbssteder, begynder Fragtforsikrerens Risiko, i Henhold til Pl.s § 63, efterhvert for de forskjellige Lastesteder. Der er dog selvsagt intet iveien for ogsaa i dette Tilfælde at tegne Forsikring paa beholden Ankomst for de Fragtbeløb, som ventes at komme i Risiko *som Fragt*, enten nu dette sker efterhvert som Beløbenes Størrelse bliver bekjendt, eller ved foreløbig Anmeldelse af et Beløb til senere Regulering.

I ovenstaaende Citat af Pl.s § 63 a er Ordene „eller Ballast" udeladt efter „Ladning", med Hensyn saavel til Indlastning som til Losning.

For *Fragtens* Vedkommende har Ballastens Indtagning (resp. Losning) Indflydelse paa Risikoens Begyndelse (resp. Slutning) kun, naar Ladningens Beskaffenhed gjør det nødvendigt først at indtage Ballast; i dette Tilfælde maa Fragtrisikoen efter § 63 a ansees at begynde med Ballastens Indtagning; som ovenfor paapeget falder Uheld paa en Reise i Ballast til Lastningspladsen ikke Assurandøren paa *Fragt* paa den kommende Reise tillast, og Ballastens Indtagning kan altsaa i dette Tilfælde ikke faa nogen Indflydelse paa Fragtrisikoens Begyndelse.

Ved *Tidsforsikringer* angives som Regel Risikoens Begyndelse og Ende i Policen, og Planen indeholder ikke nogen specielle Bestemmelser desangaaende udenfor hvad der siges i § 67: at de i Policen nævnte Dage regnes inklusive fra Midnat til Midnat, hvorved Klokkeslettet der, hvor Gjenstanden befinder sig, lægges til Grund, — samt at Risikoen vedvarer, forsaavidt den ikke opsiges af den Forsikrede naar Skibet er paa Søen paa den Tid

Forsikringen udløber, indtil Skibet er ankommet til Bestemmelsesstedet og har ankret der paa almindelig Ankerplads eller er blevet fortøiet.

P. S. I første Afdeling af denne Afhandling, Aargang IV, Side 156 o. f. er jeg gaaet ud fra, at den tyske Lovs Art. 757 kun gjaldt Bestemmelsen af Rækkefølgen mellem forskjellige Reiser med Hensyn til Sjøpanteret; jeg er imidlertid blevet opmærksom paa, at der i Forhandlingerne angaaende den tyske Lov udtrykkelig siges, at Rederens Ansvar med Skib og Fragt indtræder allerede ved Begyndelsen af en Reise i Ballast, der foretages paa Grund af en afsluttet Fragtkontrakt.

Jeg fastholder fremdeles min Opfatning, at dette ikke er *norsk* Ret. *Th. A.*

9.

Kungl. Maj.ts Dom, den 14 Januari 1904.

Firman Carl Hedin & Co. i Stockholm

emot

Grosshandlaren Victor Svensson i Sundsvall.

Sedan Carl Hedin & Co. i egenskap af ombud för rederiet för barkskeppet „Roma" med Grosshandlaren Victor Svensson afslutat ett certeparti, enligt hvilket „Roma" skulle föra Svensson tillhöriga trävaror från Alafors till Stornoway, har rederiet vägrat godkänna certepartiet, i följd hvaraf Svensson nödgats med annat fartyg och mot högre frakt bortskeppa sina varor. Enär Hedin & Co. vid upprättande af certepartiet öfverskridit det firman i sådant afseende lemnade uppdrag, ålägges firman ersätta Svensson derigenom tillskyndad skade och förlust.

Charles Hvilsom i Köpenhamn såsom redare för barkskeppet „Roma" sökte i September 1901 bortfrakta nämnda fartyg, som då var på resa från England till Sundsvall. Han vände sig för sådant ändamål till skeppsmäklarefirman Witt & Co. i Helsingborg, och denna firma vände sig i sin ordning til Carl Hedin & Co. Sistnämnda firma, som också skulle skaffa Grosshandlaren Victor Svensson i Sundsvall fartyg för fraktande af trävaror från Ala-

fors till Stornoway, utfärdade den 21 September 1901 för såväl rederiet som Svensson såsom befraktare ett certeparti, enligt hvilket „Roma“ skulle föra Svenssons trävaror till Stornoway. Hvilsom vägrade sedan godkänna detta certeparti, emedan deri skulle intagits andra bestämmelser än Hvilsom lemnat Witt & Co. rätt att aftala å Hvilsoms vägnar, och när „Roma“ kom till Sundsvall, vägrade också fartygets befälhafvare att mottaga Svenssons varor. Svensson skickade då träpartiet med ett annat fartyg och fick betala högre frakt än certepartiet af den 21 September 1901 bestämde.

Svensson instämde härefter Carl Hedin & Co. till Rådstufvurätten i Sundsvall med yrkande att, derest firman vid upprättande af ifrågavarande certeparti öfverskridit sin befogenhet såsom ombud för rederiet, firman måtte förpligtas ersätta Svensson den skada och förlust, som för Svensson uppstått genom trävarornas fraktande med annat fartyg med tillhopa 949 kronor 43 öre.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 21 Juli 1903 att Rådstufvurätten af handlingarna i saken inhemtat, att Charles Hvilsom såsom redare för fartyget „Roma“ uti ett till firman Witt & Co. i Helsingborg aflåtet bref af den 19 September 1901 bemyndigat Witt & Co. emot förbehåll om svar nästpåföljande eftermiddag att afsluta certeparti för „Roma“ för resa från Sundsvall till Stornoway med last af cirka 145 standards plankor och battens och 15 standards spiror emot en frakt af 35 shillings för förstnämnda varor och 40 shillings för spirorna; att Witt & Co., efter att i telegram den 20 September hafva erbjudit Carl Hedin & Co. bortfraktning af „Roma“ för ofvan berörda resa för 160 standards mot frakt af respektive 35 och 45 shillings, senare samma dag telegraferat till Carl Hedin & Co. att afsluta aftalet mot „rent certeparti“; att Carl Hedin & Co. derpå upprättat ifrågavarande certeparti af den 21 September, innehållande bland annat, att „Roma“, hvars storlek angifvits till 140 standards „eller så omkring“ skulle i Alafors intaga full last af plankor och battens samt 12 til 15 standards spiror, och hvari intagits vissa i aftalet närmare omförmälda villkor om last- och lossningsdagarnas antal, betalning af såkallad restfrakt och fartygets klarering; att Witt & Co. den 25 September afsändt nämnda certeparti till Hvilsom tillika med en skrifvelse, deri tillkännagifvits att påföljande dag skulle öfversändas en förbindelse, att „Roma“ skulle erhålla full last; att Hvilsom omedelbart efter mottagandet af certepartiet återsändt detsamma med förklarande, att det icke accepterades

före än efter vidtagna ändringar deri såväl beträffande bestämmelsen om lastens myckenhet som i afseende å ofvan berörda villkor; samt att, sedan Hvilsom i bref den 28 September förklarat sig godkänna certepartiets bestämmelse om lastningstiden, Witt & Co. den 2 Oktober telegraferat, att befraktaren ej inginge på de af Hvilsom begärda förändringarna i certepartiet, hvarpå Hvilsom i telegram samma dag underrättat att certepartiet icke antoges, hvarefter mellan kontrahenterna förts ytterligare underhandlingar, hvilka likväl icke ledt till något resultat.

Och enär af den sålunda och i öfrigt vunna utredningen framginge, att något för Hvilsom bindande fraktaftal icke kommit till stånd, men det deremot måste anses, att Carl Hedin & Co. genom certepartiets upprättande öfverskridit det Carl Hedin & Co. i sådant hänseende gifna uppdraget och förty ådragit sig skyldighet att gälda derigenom uppkommen skada och förlust,

förpligtades Carl Hedin & Co., som lemnat den af Svensson i saken ingifna ersättningsräkningen utan anmärkning, att genast mot kvitto till Svensson utgifva fordrade 949 kronor 43 öre med fem procent ränta derå från stämningsdagen den 12 November 1901, tills betalning komme att ske, samt at godtgöra Svenssons i saken hafda kostnader med 189 kronor 50 öre.

Hedin & Co. vädjade till Svea Hofrätt, men fann Hofrätten i dom den 20 Mars 1903 ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag samt förpligtade firman att till Svensson gälda ersättning för hans rättegångskostnader i Hofrätten med 40 kronor.

Firman fullföljde talan hos Kungl. Majt., som på henställan af Nedre Revisionen pröfvade rättvist fastställa Hofrättens dom samt ålade firman ersätta Svenssons kostnader å saken hos Kungl. Majt. med 100 kronor jemte lösen för Kungl. Maj.ts dom.

10.

Norges Høiesteret, den 16de Januar 1904.

Skibsassuranceforeningen i Arendal
(Adv. Henrik Feragen)

mod

Bark „Petrus"s Rederi ved dets bestyrende Reder, Mægler I. C. Svendsen
(Adv. Johan Bredal).

Ved konstruktivt Forlis ansees Forliset i Forholdet til Assurandøren indtruffet, da Skaden skete, og ikke først, da den formelle Kondemnation fandt Sted.

Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og nærmere faktiske Omstændigheder henvises til Præmisserne til den af Arendals Sjøret den 5te Marts 1902 afsagte Dom, ved hvilken saaledes blev kjendt for Ret:

„Skibsassuranceforeningen i Arendal bør til Bark „Petrus"s Rederi betale Kr. 3154,52 med 6 Procent Rente heraf fra 5te Oktober 1901 til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves. At efterkommes o. s. v."

Dommen er afsagt under Dissents, idet Rettens Formand stemte for Skibsassuranceforeningens Frifindelse.

Sjørettens Dom er af Skibsassuranceforeningen i Arendal ved Stevning af 7de Juni 1902 paaanket til Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Appellanten har nedlagt Paastand om Frifindelse samt Tilkjendelse af Processens Omkostninger for Høiesteret.

For Indstevnte, Bark „Petrus"s Rederi, er der nedlagt saadan Paastand: „At Sjørettens Dom stadfæstes, dog saaledes, at Renterne sættes til 4%, samt at Indstevnte tilkjendes Processens Omkostninger for Høiesteret."

Der er for Høiesteret fremlagt en Del nye Dokumenter, der dog ikke findes at være af nogen væsentlig Betydning for Sagen.

Høiesteret kommer i Hovedsagen til samme Resultat som Sjørettens Flertal og kan i det Væsentlige tiltræde dettes Begrundelse. Det er paa det Rene, at Skibet overensstemmende med Bestemmelserne i Sjøforsikringsplanens § 73 c paa en for Assu-

ranceselskabet bindende Maade i Februar 1901 blev kondemneret paa Grund af den i de sidste Dage af 1900 lidte Skade. Og efter § 73 maa en saadan Skade (konstruktivt Totaltab) sidestilles med den, der fremkommer ved det i Planens § 70 No. 1 omhandlede Totaltab (absolut Totaltab). Der foreligger saaledes ogsaa ved konstruktivt Totaltab saadant „Forlis" af Skib, som omtales i § 20, 4de Afsnit, af Assuranceforeningens Love. Og Høiesteret antager, at Forliset her som ellers maa ansees indtruffet, da Skaden skeede, og ikke først, da der førtes Bevis for de nærmere Omstændigheder ved den. At der ogsaa efter Skadens Indtræden løbes en Risiko med Hensyn til de Levninger, hvis Udbringende skal fragaa i Erstatningsbeløbet, er ikke noget andet end, hvad der kan være Tilfældet ogsaa ved Totaltab efter § 70. Fra det Øieblik, et Skib har lidt Skade, der gjør det kondemnabelt, er det jo for Rederiet uden al Interesse, om Skibet lider yderligere Skade. Rederiet har i alle Tilfælde Krav paa den fulde Assurancesum, og det er det ligegyldigt, om Beløbet helt udredes af Forsikreren eller delvis tilveiebringes gjennem Provenuet af Vrag og Inventarium, altsaa ogsaa om dette Provenu er større eller mindre.

Sjørettens Dom vil saaledes blive at stadfæste med den Ændring med Hensyn til Rentefod, hvorom Parterne er enige.

Processens Omkostninger for Høiesteret findes Appellanten at burde erstatte Indstevnte.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

D o m:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande, dog saaledes, at Renten sættes til 4 — fire — Procent.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Skibsassuranceforeningen i Arendal til Bark „Petrus"s Rederi 250 — to Hundrede og femti — Kroner.

Sjørettens Dom er saalydende:

Den *28de December 1900* strandede Bark „Petrus", som den 24de s. M. var afgaaet fra Cardiff med Kul til Pernambuco, i Brian Bay, efter tidligere at have været i Kollision med Skib „Grenada" af Glasgow. Den *2den Januar* blev Skibet, der var forladt af Mandskabet, af en Buxerbaad taget af Grunden og slæbt ind til Cardiff. Her afholdtes *senere* en Række Besigtelser, der ledede til, at Skibet blev kondemneret, hvilken Kondemnation er vedtaget af Kaskoassurandørerne. Skibet, der var taxeret for Kr. 35 000.00 var

forsikret i Skibsassuranceforeningen i Arendal for Kr. 25.000. Ved Foreningens Opgjør af 12te August 1901, blev Rederiet belastet Bidrag for 1901 Kr. 2855.00
og anslaaet Tilskud for samme Aar ..... " 1200.00

Kr. 4055.00
medens det paa den anden Side blev godskrevet for Ristorno fra $^{31}/_{3}$—$^{31}/_{12}$ 1901 ..... " 900.48

Det saaledes skete Fradrag ..... Kr. 3154,52 har Rederiet ikke villet anerkjende Berettigelsen af, og har derfor ved Sjøretsstevning af 3die Oktober f. A. saggivet Skibsassuranceforeningen i Arendal og ved Sagens Anhængiggjørelse — efter forgjæves anstillet Forligsmægling nedlagt Paastand om, at Indstevnte tilpligtes at betale til Citantskabet det nævnte Beløb Kr. 3154.52 med lovlige Renter og Sagens Omkostninger.

Indstevnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger, idet de gjør gjældende, at det paaklagede Opgjør er hjemlet ved § 20 i Foreningens Love, i Henhold til hvilke Forsikringen for „Petrus" var tegnet. Efter nævnte Bestemmelse skal forlist Skib deltage for det løbende Aar som Assurandør for det fulde Aars Bidrag. Der foreligger her et *konstruktivt* Totalforlis (Sjølovens § 257 2det Led og norsk Søforsikringsplan § 73), og Indstevnte hævder, at i saadant Tilfælde kan Skibet ikke betragtes som „forlist" i Lovens Forstand før det Øieblik, det ved lovlig Besigtelse er kondemneret. Da saadan Kondemnation for „Petrus"s Vedkommende først skete i Begyndelsen af Aaret 1901, maa Skibet ogsaa for dette Aar deltage som Interessent for det fulde Aars Bidrag. *Dette er ogsaa overensstemmende med den af Assuranceforeningerne her i Landet stadig* befulgte Praxis.

Citantskabet anfører, at efter al Assuranceret er den forsikredes Krav paa Erstatning den direkte Følge af den lidte Skade, og Erstatningskravet opstaar i selve Skadelidelsens Øieblik, den senere tilkomne Bedømmelse af Skadens Omfang og den paa Grund deraf følgende verbale Kondemnationsakt forrykker ikke dette Tidspunkt. I nærværende Tilfælde led „Petrus" i 1900 en Skade, der begrundede Kondemnation, da Gjenstanden for Forsikringen saaledes var totalt tabt i Aaret 1900, ophørte Skibets Forhold overfor Assuranceforeningen med dette Aars Udgang, og Rederiet har intet Bidrag at erlægge for 1901. Efter Søforsikringsplanens *§ 69 laa* Risikoen for Skibet fra Kollisionen paa Indstevnte, og Citantskabet havde saaledes ingen yderligere Risiko at betale for.

Rettens Flertal (Axel Smith og Chr. H. Johnsen) bemerker: Efter det oplyste maa det ansees at være paa det Rene, at „Petrus" ved den indtrufne Ulykke har lidt saadan Skade, at den ifølge alm. norsk Søforsikringsplan § 73 c og Lov af 20de Juli 1893 § 257 er kondemneret. Forliset er saaledes et konstruktivt Totaltab. Man finder imidlertid ikke i denne Omstændighed nogen absolut Grund for, at Forsikringen for Rederiet og i Forbindelse dermed Forpligtelse til fortsat Præmieerlæggelse indtil Kondemnationsdagen, maa opretholdes. Det maa ved Kondemnationen ansees godtgjort, at Skibet ved den omhandlede Ulykke har lidt saa stor Skade, at det utvivlsomt var kondemnabelt i den Stilling, hvori det henlaa paa Stranden før den 1ste Januar 1901. At det senere er bleven indslæbt til Cardiff, har forsaavidt ikke forandret Stillingen.

Totaltabet formenes saaledes at være opstaaet *i 1900* og de senere trufne Foranstaltninger og retslige Skridt for at faa dette konstateret, antages ikke at medføre nogen Forlængelse af Forsikringsforholdet, efterat Ulykken er skeet. At der ikke foreligger udtrykkelig Abandon fra Rederiets Side som omhandlet i Søfartslovens § 257 2den Passus, kan heller ikke i dette Tilfælde have nogen afgjørende Indflydelse, idet Sagens Stilling neppe kan ansees at paakræve dette formelle Skridt, ligesom det er en Umulighed at erklære Abandon, forinden de retslige Skridt til Kondemnation er foretagne, og disse kunde formentlig ikke finde Sted under de raadende Forhold inden Udgangen af Aaret 1900. Ved en Flerhed af Skibsforlis vil der findes mere eller mindre Rester eller Vrag; de Foranstaltninger, der udkræves til sammes Henbringelse til sikkert Sted, hvor Besigtelse, eventuel Kondemnation kan foregaa, maa ansees udelukkende at ske for Assurandørernes Regning og Risiko. Man er altsaa af den Formening, at Forliset er skeet i 1900, og at Præmieberegning med Tilskud som af Indstevnte foretaget, ikke kan finde Sted. Men selv om man gaar ud fra, at der kan belastes Rederiet Præmie indtil Kondemnationsdagen, er det dermed ikke givet, at Forliset (jfr. Skibsassuranceforeningens Love § 20 Passus 4) in casu er indtruffet i 1901. En Kontinuation af Risikoen for Rederiets Regning og dermed følgende Præmiebelastning forrykker ikke Tidspunktet for Forlisets Stedfinden.

Efter det anførte kommer Flertallet til det Resultat, at Citantskabets Paastand maa blive at tage Tilfølge, idet dog Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

Rettens Formand finder ikke at kunne tiltræde Flertallets Resultat. Efter min Mening er et Skib i Forhold til Assurandøren først at anse som forlist fra det Tidspunkt, da Assurandørens Risiko ophører. Dette Tidspunkt indtræffer ved virkeligt (aktuelt) Totalforlis i det Øieblik, Skibet er gaaet ganske tilgrunde, og ved konstruktivt Totaltab saasnart Skibet — efter ved lovlig Besigtelse at være erklæret for uistandsætteligt — abandonneres af Rederen, se Søfartslovens § 257 2det Led. I nærværende Tilfælde foreligger et konstruktivt Totaltab, idet Skibet ikke er gaaet tilgrunde, men har ved Havari lidt saadan Skade at det med Hjemmel i Søfartslovens § 6 kondemneres. Først ved Kondemnationen med paafølgende (udtrykkelig eller stiltiende) Abandon ophæves derfor her Retsforholdet mellem Rederiet og Assurandøren, hvis Risiko saaledes løber til dette Tidspunkt. Hvis saaledes det skadelidte Skib under Buxeringen fra Brian Bay til Cardiff havde gjort Skade paa et andet Skib (Planens § 42 jfr. 48) eller det i Cardiff Dock var totalt ødelagt ved Brand, vilde dette gaaet ud over Assurandøren, da Tilfældet ikke gaar ind under Planens § 69. Men det maa ansees stridende mod Forholdets Natur, at Assurandørens Risiko skal vedvare længere, end den Forsikrede pligter at svare Præmie. In casu maa derfor Forsikringen med deraf følgende Præmiepligt for Rederiet ansees at have vedvaret, til Skibet i Januar 1901 blev kondemneret, hvoraf igjen Følgen er — efter den specielle Bestemmelse i Foreningens Love § 20 — at Forlispræmie maa svares til nævnte Aars Udgang, ligesom Skibet for hele Aarsbidraget deltager i eventuelt Tilskud (eller Overskud).

Jeg kommer saaledes til det Resultat, at Indstevnte maa blive at frifinde.

11.

Norges Høiesteret, den 3die Februar 1904.

Aktieselskabet Sitona
(Adv. Per Rygh)

mod

Christiania Handelsbank
(Adv. Gustav Heber).

Et Rederi dømmes til at erstatte Indehaveren af Konnossementet Ladningens Værdi, fordi Ladningen var udleveret til en Modtager, der ikke var behørig legitimeret ved Konnossement.

Assessor *Motzfeldt:* Ved Dom, afsagt den 12te November 1902 af Fredrikstads faste Søret, blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstevnte, Aktieselskabet Sitona, bør til Citantskabet, Christiania Handelsbank, betale det i Sagen omprocederede Parti Hø med Fradrag af Fragt efter en Pris af 40 — firti — Shillings pr. Ton for 20 Tons og 82 — ottito — Shillings pr. Ton for Resten af Konnossementets Kvantum alt i engelsk Vegt. Af det udkomne Beløb svarer Indstevnte 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 3die Juni 1902 til Betaling sker.

Betalingen at erlægge enten i Engelsk Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen.

Derhos udreder Indstevnte til Citantskabet Sagens Omkostninger med Kr. 300.00 — tre Hundrede — Kroner.

At efterkommes osv."

Angaaende Sagens nærmere Omstændigheder henviser jeg til Præmisserne til Sørettens Dom.

Denne er af Aktieselskabet Sitona indbragt for Høiesteret. hvor det har paastaaet:

Principalt: At Appellantskabet frifindes for Indstevntes Tiltale.

Subsidiært 1: At Appellantskabet frifindes for Indstevntes Tiltale mod til Indstevnte at betale Kr. 2021,46.

Subsidiært 2: At Appellantskabet frifindes for Indstevntes Tiltale mod til Indstevnte at betale £ 188.4.6, enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen.

Subsidiært 3: At Appellantskabet frifindes for Indstevntes Tiltale mod til Indstevnte at betale £ 200.9.5, enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen.

Subsidiært 4: At Appellantskabet frifindes for Indstevntes Tiltale mod til Indstevnte at betale £ 214.1.10, enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen.

Samt for alle Tilfælde: At Appellantskabet hos Indstevnte tilkjendes Procesomkostninger for Søretten og Høiesteret.

Indstevnte, Christiania Handelsbank har foretaget de Udregninger, som Sørettens Dom foranlediger og har i Henhold dertil paastaaet sig tilkjendt £ 224. 1. 11 med 4 Procent aarlig Rente fra 3die Juni 1902 samt Procesomkostninger for Søretten og Høiesteret.

Jeg kommer til samme Resultat som Søretten og tiltræder i det Væsentlige dennes Begrundelse. Og jeg finder, at Appell. under disse Omstændigheder ikke kan undgaa at tilsvare Processens Omkostninger for Høiesteret.

Konklusion:

Appellanten, Aktieselskabet Sitona, bør til Indstevnte, Christiania Handelsbank, betale 224 — to Hundrede og fire og tyve — Pounds 1 — en Shilling 11 — elleve — Pence med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 3die Juni 1902, til Betaling sker, — Betalingen at erlægge i engelsk Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen.

Derhos udreder Appellanten til Indstevnte Processens Omkostninger for Søretten og Høiesteret med tilsammen 800 — otte Hundrede — Kroner.

Extraordn. Assessor, Skifteforvalter *Skattebøl:*

Enig med Førstvoterende Assessor *Reimers*; de Extraordn. Assessorer, Byretsassessor *Prydz*, Sorenskriver *Blom,* og Advokat *Mejdell* samt Assessor *C. Hansteen:*

Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Skrivelse af 26de Marts 1902 bekræftede J. Hasslef Skjefstad at have solgt til Firmaet Mungo Gray & Ko. Glasgow, bl. a. et Parti Hø at levere i London, hvor Firmaet har en Filial. Det heder i Skrivelsen „Betaling 90 Procent kontant mod Dokumenterne og de resterende 10 Procent efter Godsets Ankomst. Vegten at godkjendes kun fra en autoriseret Veier i London eller Glasgow. Leverance successivt April—Mai Maaned 1902," hvorefter der sluttelig anordnes Voldgift af uinteresserede Parter i Tilfælde af Tvist. Den 2den Mai d. A. afskibede Skjefstad vel 81 Tons eller 1016 Baller Hø med Dampskibet „Mimona" der eies af Aktieselskabet Sitona. Ifølge Skrivelse af 7de April d. A. fra Skibsmæglerne Vogt & Holst i Moss til „Mimonas" Redere, K. Andersen & Co. Fredriksstad var Skibet berettiget til „at laste optil 50 Procent paa Dæk, vel beskyttet af Presenninger". Under Indlastningen, der foregik i Pramme fra Hortens Brygge, medens Dampskibet paa Grund af ugunstigt Veir laa ude paa Reden, viste det sig, at endel Høballer var vaade. Skibskaptein Anonsen forlangte i den Anledning efter sin egen Forklaring, at Skjefstad,

forinden Konnossement tegnedes, skulde udstede en Erklæring, hvorefter „Mimona" fritoges for ethvert Ansvar for Væde og Bedærvelse af Høet. Skjefstad udfærdigede ogsaa en den 2den Mai d. A. dateret Erklæring, ifølge hvilken Skibet fritoges for eventuel Skade „som Væde og Bedærvelse". Uanseet Certepartiet indtoges 20 Tons Hø i Rummet, medens Resten, ca. 61 Tons, blev taget paa Dæk.

Forinden Skibets Afgang udfærdigedes rene Konnossementer, undertegnet af Kaptein Anonsen. Det ene Konnossement endosseredes af Skjefstad in blanco, hvorefter E. H. Stilo endosserede det, ligeledes in blanco, og anbragte Papiret i Christiania Handelsbank, som sendte det til Bank of Scotland til Incasso, idet Papiret skulde udleveres til den, der betalte Ladningen. Konnossementet blev imidlertid ikke indløst, hvorfor Bank of Scotland returnerede det til Handelsbanken. Der var i Mellemtiden passeret følgende:

Da „Mimona" var kommen ind i Surrey Dok i London, antagelig den 6te Mai, lagde Lægtermænd til Siden og sagde, at de skulde have det Parti Hø, som var indlastet i Horten. Omtrent samtidig kom den samme Formand, som ogsaa tidligere havde modtaget Hø fra Mungo Gray & Ko. Som det synes ifølge Koutume i Dokkerne i London, blev Høet strax udlosset i Lægterne: men disse kan i Almindelighed ikke komme ud af Dokken uden mod Pas fra Kaptein eller 1ste Styrmand, der selvfølgelig paa sin Side ikke har Ret til at udstede Pas uden mod rette Konnossement. Noget Konnossement var imidlertid endnu ikke præsenteret, da Høet var helt udlosset, hvorfor Lægterne blev liggende Natten over i Dokken. Næste Dag underrettede Kapteinen Skibets faste Mægler, Firmaet John Goodchild & Ko., at intet Konnossement var kommet, men fik paa Firmaets Kontor det Svar, at alt var i Orden, og at Fragten var betalt. Indtil „Mimona" den paafølgende Dags Morgen (8de Mai) forlod London, var fremdeles intet Konnossement forevist, hvorfor heller intet Pas blev udstedt enten af Kaptein eller 1ste Styrmand. Det maa antages, at Lægterne ialfald den 7de om Aftenen endnu laa i Dokken. Nu viser det sig, at Firmaet Mungo Gray & Ko., for hvem Høpartiet, som anført, var bestemt, er kommen til Kundskab om, at en betydelig Del af Høpartiet ved Ankomsten til London var bedærvet af Vand. Firmaet negtede derfor at honorere den Anvisning, som Bank of Scotland præsenterede til Konnossementets Indløsning. Ved Telegram af 7de Mai d. A. til Agent Sigurd Selmer i Kristiania, gjennem hvem Salget af det omhandlede Parti Hø var formidlet, reklamerer Mungo Gray & Ko.s Londonerfilial bl. a. over, at angivelig 317 Baller Hø er gjennemvaade.

Det negter derfor Akcept og forlanger Tratten reduceret til £ 150, hvorhos det tilføier: „Arbeider for Deres Regning. Telegrafer." Agent Selmer svarer samme Dag: „Betal Dokumenterne. Tag Arbitration", hvorpaa Filialen telegraferer, at det negter Betaling, og at hvis Selmer alvorlig agter at arbitrere, maa han øieblikkelig telegrafere Navn. I Henhold hertil opgiver Selmer, fremdeles under 7de Mai, telegrafisk som Voldgiftsmand Rolfe i Firmaet Seaward Brothers, idet han igjen indleder Telegrammet med et Forlangende om, at Tratten skal honoreres. Den 8de næstefter telegraferer derpaa Rolfe til Agent Victor Dahl fra London, som midlertidig opholdt sig i Kristiania og som af E. H. Stilo eller Skjefstad var anmodet om at skaffe en Voldgiftsmand og derfor maa formodes at have henvendt sig til Rolfe, at omtrent 20 Tons af Partiet er gjennemvaade og ødelagte; men at Herrerne Willis

byder 40 Shillings for disse 20 Tons og 82 Shillings for Resten mod at erholde Dokumenterne; men medens Underhandlinger om dette Tilbud paagik, viste det sig, at Mungo Gray & Ko., London, var kommen i Besiddelse af Høpartiet.

Dette skeede ved Hjælp af et af de ikke endosserede Konnossementer, som Agent Selmer ved Skrivelse af 3die Mai d. A. sendte Mungo Gray & Ko.s Londonerafdeling for, som han siger i en beediget Erklæring af 2den Juni 1902, at advisere Firmaet Størrelsen og Beskaffenheden af Ladningen, hvad det tidligere havde klaget over, ikke var skeet i Tide. I sin Skrivelse, hvormed ogsaa fulgte Faktura, betegner han dem som „Kopi af Faktura og Konnossement". Dette Konnossementsexemplar var altsaa ikke endosseret af nogen Vedkommende, hvorimod „Mimona"s Mægler, det nævnte Firma John Goodchila & Ko. paa Papirets Bagside sees at have tegnet sit Firma under følgende Ordre: „Til 1ste Officer paa „Mimona". Behag at levere omstaaende til Mungo Gray & Ko."

Mungo Gray & Ko. tilbød derpaa Bank of Scotland £ 150, idet Firmaet vilde betale Fakturaprisen for den friske Del af Høet og 30 Sh. pr. Ton for den bedærvede Del. Banken refuserede imidlertid dette Tilbud, hvorefter Mungo Gray & Ko. krediterede Skjefstad de nævnte £ 150 i deres Mellemværende for Salg af forskjellige Ladninger.

Christiania Handelsbank blev saaledes uden Dækning for Konnossementet. Da den finder „Mimona"s Eier, Aktieselskabet Sitona, ansvarlig herfor, og da Aktieselskabet har vægret sig for at betale, har Handelsbanken ved Sjøretsstevning af 2den Juni d. A. sagsøgt A S Sitona ved dets korresponderende Reder K. Andersen af Firmaet K. Andersen & Ko., hersteds. Sagen iretteførtes den 7de Juni d. A., hvor den, efterat Forligsmægling forgjæves var anstillet, fremmedes af Citantskabet, der nedlagde saadan Paastand:

At Indstevntel Aktieselskabet Sitona tilpligtes at betale Citantskabet Kr. 4714.22 med lovlige Renter fra Paaklagen og Sagens Omkostninger med et tilstrækkeligt Beløb. Indstevnte har taget til Gjenmæle i Realiteten og paastaaet sig frifundet samt sig tilkjendt tilstrækkelige Forsvarsomkostninger.

Indstevnte bestrider Citantskabets Ret til at optræde som Sagfører i nærværende Sag. Han gjør gjældende, at det er dels Skjefstad, dels Stilo, der er Citantskabets Retsfuldmægtig i Processen, — som har optraadt den hele Tid og handlet fuldstændig paa egen Haand og paa egne Vegne, indtil Christiania Handelsbank gjennem Stevning presenterer sig som Konnossementsindehaver. Alle Omstændigheder tyder efter Indstevntes Mening paa, at Handelsbanken kun har havt Konnossementet til Inkasso paa vanlig Maade, hvad en Samtale Indstevntes Sagfører har havt med Bankchef i Handelsbanken. Wilhelmsen, ogsaa har bestyrket ham i, siger han. Men selv om Citantskabet skulde have indtraadt i alle Rettigheder efter Konnossementet maa det, mener Indstevnte under enhver Omstændighed finde sig i de samme Indsigelser, som havde kunnet anbringes mod Skjefstad. Foranlediget ved Indstevntes Anførsler har Citantskabet fremlagt en Erklæring, dateret 11te September 1902 og undertegnet af Christiania Handelsbank ved Bankchef Wilhelmsen, hvori det bl. a heder, at Konnossementet er os overdraget til fuld Eiendom af Overretssagfører E. H. Stilo og videre: „Med Hrr. Skjefstad har vi intet havt at gjøre, og vi staar ikke i nogetsomhelst Forhold til ham i denne Sag".

Retten tror at kunne indskrænke sig til at henvise til denne Erklæring, som den finder afgjørende for Citantskabets Søgsmaalsret. Og er det først

paa det Rene, at Citantskabet er rette Sagsøger i Henhold til Konnossementet, er det dermed ogsaa afgjort, at Citantskabet paa Grund af Konnossementets Egenskab af Ordrepapir, efter vor Ret ikke behøver at taale andre Indsigelser end dem, der fremgaar af Dokumentet selv.

Efter Sjøfartslovens § 139 skal Skibsføreren udlevere Godset til den, der melder sig med et saadan Exemplar af Konnossementet, som efter § 134 berettiger ham til at fordre Godset udleveret. Dette Exemplar skal, naar Losningen er færdig, udleveres Skibsføreren med paategnet Tilstaaelse for Godsets Modtagelse. Og i § 134 heder det, at enhver som ved Indholdet af Konnossementets Text eller ved en behørig sammenhængende og til ham fortsat Række Overdragelser eller ved Overdragelser in blanko viser sig at være ret Indehaver af Konnossementet, kan i Kraft af samme fordre Godset udleveret.

Det kan efter Rettens Skjøn i nærværende Sag ikke bestrides, at det af Skjefstad og Stilo in blanko endosserede Konnossement var det eneste, i Kraft af hvilket Godset kunde kræves udleveret. Det andet i Sagen omhandlede Konnossement er overhovedet ikke endosseret af nogen Vedkommende, og det oversendtes som før anført Mungo Gray & Ko's Filial alene for at advisere Ladningen, hvad der formentlig er overensstemmende med almindelig Forretningsskik og betegnedes tilmed i den ledsagende Skrivelse som Kopi.

Efterat „Mimona" havde forladt London, hvilede Pligten til at paase Godsets Udleverelse til rette Konnossementsindehaver paa Skibets faste Repræsentant paa Pladsen Mæglerfirmaet John Goodschild & Ko. Istedetfor at varetage sit Rederis Interesse bistaar dette Firma Mungo Gray & Ko. med at sætte sig i Besiddelse af Ladningen i Henhold til et i og for sig værdiløst Exemplar af Konnossementet ved at tegne en Udleverelsesordre paa det. Det maa nemlig antages, at det kun er i Medfør af denne Paategning, at Mungo Gray & Ko. har faaet Dokkompagniets Tilladelse til at føre Høet udaf Dokken. Allerede herved og altsaa uden Hensyn til, om „Mimonas" Fører er ansvarsfri i Forholdet eller ikke, og uden at Retten behøver at gaa nærmere ind paa, om Mungo Gray & Ko. ikke ogsaa udtrykkelig havde stillet Ladningen til Disposition ved sit første Telegram af 7de Mai d. A., synes det klart, at Rederiet maa hefte for den Skade, Citantskabet har lidt, medmindre Indstevnte kan godtgjøre, at der foreligger andre, for Citantskabet bindende Omstændigheder, som befrier ham.

I saa Henseende paaberaaber Indstevnte sig, at Godset er udleveret Mungo Gray & Ko. med den opnævnte Voldgiftsmand Rolfes Samtykke til en Pris, hvorom han og Firmaets Repræsentant var komne overens. Hertil indvender Citantskabet, at selv om Opnævnelsen af Voldgiftsmand havde været bindende for det under ordinære Omstændigheder, hvad det bestrider, er dog givet, at Skjefstad aldrig har indgaaet paa Voldgift uden i Henhold til Kontraktens Bestemmelse om kontant Betaling af Dokumenterne.

Rolfes Opnævnelse som Voldgiftsmand er derfor, hævder Citantskabet, baseret paa den Forudsætning, at Dokumenterne først betaltes, og da det ikke skede, maatte Mungo Gray & Ko.s Adgang til at benytte sig af Voldgift bortfalde. Retten er med Citantskabet af den Opfatning, at Dokumenterne maatte være betalt kontant med 90 Procent, forinden Adgangen til at benytte Voldgift i Tilfælde af Tvist overhovedet kunde opstaa. Dette synes at følge saavel af den her omhandlede Kontrakts Ordlyd — se Skjefstads Skrivelse af 26de Marts 1902 — som af den hos os almindelige Forstaaelse af Klausulen

„kontant mod Dokumenter", ligesom begge Agent Selmers Telegrammer af 6te og 7de Mai d. A. til Mungo Gray & Ko.s Filial efter Rettens Skjøn ligefrem forudsætter, at Betaling først maa finde Sted, for at Tvisten derefter kan løses ved Voldgift. Allerede hermed er det da klart, at Citantskabet ikke er bundet af Opnævnelsen, og Retten behøver ikke at indlade sig paa, hvorvidt Citantskabet under andre Omstændigheder vilde være det. Heller ikke behøver Retten at gaa nærmere ind paa det vidtløftige omprocederede Spørgsmaal, om Voldgiftsmanden, Rolfe, har samtykket i Ladningens Udleverelse til Mungo Gray & Ko. m. v., hvad Indstevnte vilde havt Bevisbyrden for; men Retten skal blot herom bemærke, at den ikke finder Beviset fyldt i saa Henseende.

Hermed er det afgjort, at Citantskabet har Krav paa Erstatning hos Indstevnte for det Tab, det har lidt. Spørgsmaalet bliver, hvor stor Erstatning det tilkommer.

Det maa først bringes paa det Rene, hvem af Parterne Skaden ved det af Væden bedærvede Hø skal falde til Last.

For de Ballers Vedkommende, som var vaade allerede da Høet indlastedes, er Spørgsmaalet ikke omtvistet. Derimod bestrider Citantskabet bestemt, at Skjefstads før citerede Erklæring af 2den Mai 1902, i hvilken han fritager Skibet for eventuel Skade, som Væde og Bedærvelse, ogsaa skulde omfatte Skade som Ladningen maatte paaføres under Overreisen. Det forholder sig ogsaa saa, hvad baade Skjefstad og „Mimona"s Fører, Anonsen, henholdsvis som 3die Hovedvidne og 1ste Kontravidne, har provet, at Erklæringen blev afgivet i Anledning af, at 30—40 Baller var blevne vaade i Prammene, forinden de var komne ombord i Skibet. Og Anonsen bemærker som Vidne, at der ikke blev forhandlet mellem ham og Skjefstad om, i hvilken Udstrækning Skibet skulde fritages for Ansvar i denne Henseende; men, siger han, det var hans Mening, at Fritagelsen skulde gjælde for al Skade, som paakom Høet, saalænge det var ombord i Skibet. Under disse Omstændigheder forekommer det Retten, at man maa holde sig til Erklæringens Ordlyd. Som Ordene staar der, gjælder Fritagelsesklausulen netop den Skade, som Høet muligens senere kunde lide, at Skibet ikke havde noget Ansvar for den Del af Partiet, som var bedærvet før Indlastningen, turde i det Hele sige sig selv. Naar dertil kommer, at Konnossementet selv bestemmer, at Skibet skal være fri for Beskadigelse, er det saa meget klarere, at Indstevnte paa dette Punkt maa gives Medhold.

Subsidiært gjør Citantskabet imidlertid gjældende, at Indstevnte ialfald maa tilsvare sin forholdsvise Andel af Beskadigelsen paa Grund af Væde, idet Skibet istedetfor at holde sig Kontrakten efterrettelig og tage 50 Procent eller ca. 40 Tons paa Dæk, har ført ca. 60 Tons eller omtrent 75 Procent paa denne Maade. For en Trediedel af Skaden maa derfor Skibet være ansvarlig, mener Citantskabet.

Det er imidlertid oplyst, at Skjefstad selv var tilstede under Indlastningen og da blev bekjendt med at Certepartiets Bestemmelser om Halvparten af Ladningen i Rummet ikke var overholdt. Da han ikke protesterede herimod, men meget mere efter Kaptein Anonsens ubenegtede Forklaring i Sagens Anledning ytrede, at han under gunstige Veirforhold ligesaa gjerne skibede paa Dæk, maa Citantskabet selv bære Ansvaret for Partiet i sin Helhed.

Indstevnte gjør gjældende, at Citantskabet under ingen Omstændighed kan tilkomme mere i Erstatning, end det maatte have ydet Endossenten Stilo

i Forskud; men Retten skal, uden at indlade sig nærmere paa denne Paastand, alene bemærke, at da Citantskabet efter det tidligere antagne maa ansees som Eier af Konnossementet og altsaa var Eier af Ladningen, maa det have Krav paa at faa i Erstatning, hvad det kunde have udbragt Ladningen til, hvis Mungo Gray & Ko. ikke havde sat sig i Besiddelse af den. Denne Ladningens Værdi paa det givne Tidspunkt og i den daværende Forfatning vil Indstevnte have fastslaaet ved Skjøn; men selv om dette Retsmiddel lod sig anvende i nærværende Tilfælde, vilde det dog være overflødigt. Høpartiets Værdi for Citantskabet har nemlig fundet sit Udtryk i det Bud, som fremkom fra Firmaet Willis. Indstevntes Benægtelse af, at der forelaa noget fast Bud er efter Rettens Skjøn tilstrækkelig modbevist ved Fremlæggelsen af Rolfes for gjengivne Telegram af 8de Mai d. A., hvori han meddeler, at Willis byder 40 Sh. for 20 Tons bedærvet Hø og 82 Sh. for Resten — alt selvfølgelig pr. Ton — samt ved 2det Hovedvidne, Victor Dahl's, Prov.

For det Beløb, som Willis Bud udgjør, vil blive at trække Fragten for det omhandlede Parti Hø (se Stilos Skrivelse til K. Andersen & Ko. af 18de Mai 1902).

Med Hensyn til Partiets Størrelse bemærker Indstevntes Sagfører i sit Indlæg af 18de Juli d. A., at han paa det Tidspunkt savner Opgave over, hvad Høet blev udveiet til i London. I sit næste Indlæg udtaler han, at Høpartiet blev veiet i London af autoriserede Veiere, og at „den af Mungo Gray & Ko. opgivne Vægt" derfor er korrekt. Nogen Opgave over Vægten meddeles imidlertid ikke. Derimod finder man blandt Bilagene til nævnte Indlæg af 18de Juli en Kopi af Skjefstads Londonkonto, dateret 5te Juni 1902, hvor man sandsynligvis under Datoen „Marts 21de" har for sig det her omprocederede Parti Hø.

Efter den skulde Høet qv. være udveiet til 58, 15, 2 Tons. Citantskabet bestrider Rigtigheden af denne Angivelse og Retten antager ikke, at den mod Citantskabets Protest kan lægge til Grund for sin Bestemmelse af Partiets Vægt en ubekræftet, ikke ved nogen Opgave over Veiningen legitimeret Udskrift af Mungo Gray & Ko.s Bøger. Den har da intet andet at holde sig til end Konnossementets, af „Mimona"s Fører vedtagne Vægt, nemlig 81, 901 Tons omsat i engelsk Vægt 80 Tons. 12 ctw. 1 qv. 2 lbs.

Skjønt Citantskabets Paastandsbeløb ved det antagne vil lide nogen Afkortning, finder Retten dog, at Indstevnte ogsaa maa paalægges at udrede Sagens Omkostninger. Det er nemlig ikke Partiets Værdiforringelse paa Grund af det bedærvede Hø, men Spørgsmaalet om Rederiets Ansvar for Ladningens Udleverelse til urette Person, som har foranlediget Processen. Men i saa Henseende synes Indstevnte ikke at have havt rimelig Grund til Proces.

Omkostningerne fastsættes til Kr. 300.00. Fristen for Domsafsigelsen er oversiddet med Parternes Samtykke.

Indhold: ***8. Fragtens retlige Væsen og dens Behandling i Seloven:*** *Af Assurancedirektør, Dispachør Theodor Ameln.* ***9. Kungl. Maj.ts Dom:*** *Firman Carl Hedin & Co. i Stockholm emot Grosshandlaren Victor Svensson i Sundsvall.* — ***10. Norges Høiesteret:*** *Skibsassuranceforeningen i Arendal mod Bark „Petrus"s Rederi ved dets bestyrende Reder, Mægler I. C. Svendsen.* — ***11. Norges Høiesteret:*** *Aktieselskabet Sitona mod Christiania Handelsbank.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 5-6	Aargang V	1904

12.

Trondhjems Sjøret, den 13de Januar 1904.

Aktieselskabet Trondhjems Preserving Co., ltd.
(Overretssagfører Kr. Strøm)

mod

Det forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn, ved Skibsmægler Thv. M. Moe
(Overretssagfører Henr. Bauck).

Ved S/S „Christianssund"s Ankomst til Trondhjem den 7de Juni 1902 viste det sig, at 10 merkede Fade Oxekjød feilagtig var losset i Bergen. Ved Eftersendelse fra Skibets Expeditør ankom Fadene til Trondhjem den 13de eller 14de Juni. Den 14de Juni lod Modtageren afholde privat Skjøn med det Resultat, at en Del af Kjødet var bedærvet og søgte Erstatning hos Rederiet for den ved Forsinkelsen forvoldte Skade.

Retten frifinder Rederiet i Henhold til Konnossementets Bestemmelse om, at Rederiet ikke er ansvarlig for Feil som opstaar paa Grund af Uneiagtighed ved Merker, Adresser o. l.

Den 2den Juni 1902 afsendtes der fra Valby Exportslagteri, Kjøbenhavn, til Aktieselskabet Trondhjems Preserving Co.

ltd. med Det forenede Dampskibsselskabs Skib „Christianssund“ 5 Fade Oxekjød mærkede T. P. 29—33. Disse Fade blev feilagtig oplossede i Bergen, hvorfra de hidsendtes med Skibet „Uranus“ af Bremen, som ankom hid den 13de eller 14de Juni, — hvilken af disse Dage er omtvistet. Dampskibet „Christianssund“ var ankommet hertil den 9de Juni. Den 14de Juni om Eftermiddagen lod Modtageren afholde en privat Besigtigelse over Fadene ved to Slagtere, DHrr. H. Meinhardt og Martin Lie, hvorved ifølge disses Erklæring befandtes, at Bunden i Fadene Nr. 29, 30 og 31 var buet som Følge af Gastryk i Fadene. Ved Aabningen af disse Fade sprang Bunden i Veiret, idet Baandene løsnedes. Kjødet i Fadene Nr. 29 og 30 viste sig at være grønligt af Farve og lugtede raaddent, saa at det ansaaes ubrugeligt som Menneskeføde. Kjødet i Fad No. 31 havde derimod en ganske frisk Farve, men Lugten tydede paa, at Kjødet var paa Vei til at bedærves. Gastrykket i dette Fad var saa stærkt, at Bunden ved Aabningen af Fadet sprang i Stykker. Besigtelsesmændene mente dog, at Kjødet ved Saltning muligens kunde være tjenligt til Menneskeføde. I de to andre Fade, Nr. 32 og 33, viste der sig intet Gastryk ved Aabningen og Indholdet af disse befandtes af Besigtelsesmændene fuldt brugbart. Til Besigtelsen var Det forenede Dampskibsselskabs herværende Repræsentant, Skibsmægler Thv. M. Moe, ikke varslet, uden forsaavidt som Modtageren, i Brev af samme Dag havde bebudet, at Erstatningskrav vilde blive gjort gjældende i Anledning af den ved Forsinkelsen forvoldte Skade, og meddelt, at Besigtelse „strax“ vilde blive foretaget.

Da Det forenede Dampskibsselskab ikke har villet yde den forlangte Skadeserstatning, har Aktieselskabet Trondhjem Preserving Co. ltd. ved Stævning af 23de Februar d. A. sagsøgt Det forenede Dampskibsselskab ved dets herværende Repræsentant, Hr. Skibsmægler Thv. Moe, og efter forgjæves anstillet Forligsmægling nedlagt Paastand om, at Indstævnte tilpligtes at betale Citantskabet Kr. 464.34 med lovlige Renter og Sagsomkostninger.

Paastandsbeløbet udgjør, hvad Citantskabet angiver sit Tab til, nemlig foruden de betalte Fakturabeløb for de 3 Fade Nr. 29, 30 og 31, henholdsvis Kr. 134.40, Kr. 128.00 og Kr. 128.96, tillige den udlagte Fragt for disse Fade Kr. 11.22 og udlagte Kaipenge og Told for samme Kr. 61.76, tilsammen Kr. 464.34. Med Hensyn til Fad Nr. 31 oplyser Citantskabet, at det forsøgte strax ved Saltning at nyttiggjøre sig det deri værende Kjød, men at det viste sig ugjørligt.

Citantskabet gjør gjældende, at naar Kjødet i de 3 Fade fremkom i bedærvet Tilstand, saa skyldes dette den Forsinkelse med Fremkomsten, som bevirkedes ved, at Fadene ved en Feil fra Indstevntes Folks Side blev oplossede i Bergen, hvorhos det ogsaa paaberaaber, at Fadene ikke heller fra Bergen er fremsendte hertil saa hurtigt, som de kunde og burde.

I sidstnævnte Henseende dokumenterer det, at der ifølge Ruterne for det Bergenske og det Nordenfjeldske Dampskibsselskab afgik Skib fra Bergen (i Rute 1b) den 7de Juni med Ankomst hertil den 11te, (i Rute 2) den 9de Juni med Ankomst hertil den 11te og (i Rute 3) den 10de Juni med Ankomst hertil den 12te. Det mener saaledes, at Indstævnte ikke har overholdt, hvad der i de dets eget Konossement paatrykte Bestemmelser No. 15 er bestemt, nemlig at Varer, der ved en Feiltagelse er losset, skal sendes til Bestemmelsesstedet med mindst muligt Ophold og for Skibets Regning.

Det forenede Dampskibsselskab har i Skrivelse af 15 Juli 1902 bemyndiget Mægler Thorvald M. Moe til at tage imod Stævning paa sine Vegne. Denne har derfor afgivet Møde i Sagen og nedlagt Paastand om, at Indstevnte frifindes for Citantskabets Tiltale og tilkjendes Sagsomkostninger hos dette. Indst. benægter, at det er Feillosningen i Bergen, som er Skyld i Forraadnelsen, og paaberaaber i denne Henseende dels, at der allerede ombord paa „Christianssund", altsaa før Ankomsten til Bergen, var bemærket Stank af dem, dels den Omstændighed, at kun enkelte af Fadene var bedærvede; det paastaar derhos, at salt Oxekjød ikke vilde raadne paa 14 Dage, saafremt det havde været friskt fra først af og tillige forsvarlig saltet. Bevisbyrden for, at Feillosningen havde bevirket Skaden, maatte, mener Indst., paahvile Citantsk. siden dette ikke havde iagttaget Regelen i Sjøfartsl.s § 148. Videre bestrider Indst., at det havde noget Ansvar for Feillosning, idet Fadene kun var mærket T. P. og ikke havde noget Stationsmærke, medens Indst. i Konossementet havde fraskrevet sig ethvert Ansvar for Feil, som skyldtes unøiagtig Angivelse af Mærker eller Adresse, i hvilken Henseende det paaberaaber Konossementsbestemmelsernes No. 3, ligesom det i sammes Nr. 14 mener at have en Fraskrivelse af Ansvaret for Feillosning. At der er udvist nogen Forsømmelse med Hensyn til de feillossede Fades Fremsendelse hertil fra Bergen, bestrider Indst. ligeledes. Feillosningen fandt Sted den 7de Juni — den 8de var Søndag — og først den 9de opdagedes Feilen. Der blev da telegraferet

fra Bergen til Expeditøren hersteds med Forespørgsel, om Fadene skulde hid. Efterat det ved Undersøgelse havde vist sig, at saa var Tilfælde, blev det den 10de telegrafisk svaret Expeditøren i Bergen, at Fadene tilhørte her med Anmodning om snarest at hidsende dem, og den 11te blev en ny telegrafisk Anmodning herom sendt Expeditøren i Bergen. Den 11te blev de saa afsendt derfra med „Uranus", som, efter hvad Indst. paastaar, kom hid den 13de. Citsk. blev da, paastaar Indst., strax varslet, men Citsk. hentede Varerne først den følgende Dag. Herved formener Indst., at Bestemmelsen i Konnossementets Nr. 15 er skeet Fyldest.

In subsidium gjør Indst. gjældende, at den fordrede Erstatning er for høi. Kjødet i Fad Nr. 31 kunde nyttes, ligesom Erstatningen i Tilfælde skulde bestemmes efter Reglerne i Sjøfartslovens § 201 jfr. § 149.

Retten skal bemærke, at Indstævnte synes at maatte gives Medhold i, at Indstævnte efter Konossementets Indhold maa være fri for at ansvare Følgerne af den stedfundne Feillosning. Vistnok kan dette ikke grundes paa Bestemmelsen i de paa Konossementets Bagside aftrykte Reglers Nr. 14, idet denne efter Rettens Opfatning ikke angaar Feillosning paa et tidligere Anløbssted, men Undladelse af at losse Varen paa Bestemmelsesstedet — enten som Følge af, at dettes Anløb sløifes, eller af andre Grunde. Men Ansvarsfriheden kan støttes til de samme Reglers Nr. 3, der bl. A. bestemmer, at Rederiet ikke er ansvarligt for Feil, som opstaar ved Unøiagtighed, Udviskning eller Mangel af Mærker, Nummere, Adresser eller Varebetegnelser. Navnlig naar denne Bestemmelse sees i Forbindelse med, hvad der paa Konossementets Forside staar anført, at Varen skal af Afladeren før Indladningen være forsynet med Angivelse paa hvert Colli af Bestemmelseshavnens Navn med mindst 2" store Bogstaver, og at Skibet i Mangel af saadan Angivelse ikke er ansvarligt for gal Aflevering, synes det ikke tvivlsomt, at det maa ansees som en Unøiagtighed i den nævnte Bestemmelses Forstand, at Tønderne ikke fra Afsenderens Side har været forsynet med Angivelse af Bestemmelsesstedet, hvad der er in confesso. At denne Mangel af Adressestedets Angivelse paa selve Gjenstanden ikke fra det indstævnte Dampskibsselskabs Side har fremkaldt nogen Indsigelse eller Reklamation overfor Afsenderen, hverken ved denne Leilighed eller ved tidligere Leiligheder, synes ikke at kunne betage det Retten til nu at paaberaabe den som en Unøiagtighed. At denne Mangel i det foreliggende Tilfælde er Skyld i Feillosningen, synes

ogsaa at maatte antages. Det er af den daværende første Styrmand paa „Christianssund" som 2det Kontravidne forklaret, at der paa den omhandlede Tur medfulgte diverse Tønder — saavidt erindres mindst 10 — med saltet Kjød fra Valby Slagteri og at disse, formentlig af „Afskriveren" i Kjøbenhavn, var mærket med Blaakridt „Bergen". Han fandt ikke nogen Ladeseddel paa Kjødfade til Trondhjem, derimod fandt han en Ladeseddel til Bergen paa 5 eller 10 Fade. Da Fadene med Blaakridt var mærket Bergen blev samtlige losset der. „Christianssund"s daværende Kaptein har som 1ste Kontravidne forklaret, at der, saavidt han erindrer, ialt var 10 Fade saltet Kjød og at Styrmanden mente, at alle skulde til Bergen, idet han hævdede, at „Afskriveren", der staar i det indstevnte Dampskibsselskabs Tjeneste, havde mærket Tønderne med Blaakridt „Bergen". Noget Stationsmærke var ikke paaført af Afsenderen. Om det nu maatte forholde sig saa, som disse Vidner har forklaret, at ogsaa de for Citantskabet bestemte Fade har været mærket „Bergen", — hvad der fra Indstevntes Side iøvrigt er benægtet som muligens beroende paa en Feilerindring hos Vidnerne, — og at dette har bevirket Feillosningen, saa synes det at maatte komme ud paa et, enten Mangelen af Stationsmærke fra Afsenderens Side har givet Anledning til, at der af Indstevntes „Afskriver" er bleven paaført et feilagtigt Bestemmelsessted, eller om Feillosningen direkte er bleven foranlediget ved Mangelen af Stationsmærke.

Til at anse de omhandlede Konnossementsklausuler for uforbindende for Citantskabet, hvis Ret mod Rederiet grunder sig paa Konnossementet, findes der ikke at være Føie, fordi om Forsendelse med Skibe, tilhørende andre Rederier, maaske ikke vilde være mulig. Det videre Spørgsmaal er da, om Indstevnte maa blive ansvarlig, fordi Tønderne ikke betimelig er eftersendte hid. Hvad Indst. i denne Henseende har anført er benægtet af Citsk., og Indst. har trods Provokation om at fremlægge de originale Telegrammer alene fremskaffet Kopi af de fra Mægler Moe til Expeditøren i Bergen under $^{10}/_{6}$ og $^{11}/_{6}$ afsendte Telegrammer, af hvilke det første sees at være Svar paa en Forespørgsel om de 5 Fade Kjød. Det, som i Tilælde skulde være at lægge Indstevntes Folk tillast, maatte være, at ikke Feillosningen var opdaget før den 9de. Herved er dog at bemærke, at det formentlig vanskelig kunde lade sig gjøre at erfare, hvor Fadene rettelig skulde hen, før Skibet var ankommet hertil og havde losset her.

Retten antager saaledes, at der heller ikke herpaa kan grundes noget Ansvar for Indstevnte.

Da Citantskabet ikke har iagttaget Forskriften i Sjøfartslovens § 148 andet Led, vil dets Ret til at kræve Erstatning hos Rederiet være afhængig af, at han kan godtgjøre, at Skaden er bevirket ved Svig, Forsømmelse eller Uagtsomhed af Rederen eller Nogen, for hvem han efter Lovens § 8 hæfter. Dette maa vistnok gjælde, selv om Skipperen paa sin Side har undladt at optage Skjøn efter Lovens § 42.

Og bortseet fra Feillosningen, for hvilken Rederiet efter det ovenfor anførte ikke antages at kunne gjøres ansvarlig, er der efter Rettens Mening ikke tilstrækkelige Data til at antage, at der foreligger nogen Uagtsomhed eller Forsømmelse fra Skibets Vedkommende. Thi vistnok er det af den som 1ste Hovedvidne afhørte Slagter Lie, der efter Ankomsten var med at besigtige Kjødet, udtalt, at naar ikke alle Fade var bedærvede, maatte dette antagelig hidrøre fra forskjellig Placering af Varen paa Skibene, eller fra at Tønderne under Henliggen i Bergen havde ligget forskjellig udsat for Sol og Varme. Men herimod er det fra Indst.s Side ikke uden Føie gjort gjældende, at om Fadene ikke skulde være blevne behandlede med fornøden Omhu, skyldtes dette Afsenderens urigtige Betegnelse af Varen som „salt Oxekjød", idet Kjødet i Virkeligheden ikke var „saltet" i almindelig Forstand, men kun tilsat Borsyre. 1ste Hovedvidne antager, at Tilsætningen af Borsyre kun var beregnet paa en Tid af 6—8 Dage. 2det Hovedvidne, Slagter Meinhardt, udtaler ligefrem, at Kjødet maatte betragtes som „ferskt Kjød", hvad der formentlig ogsaa er den korrekte Betegnelse for Kjød, der kun er tilsat Borsyre i saadan Grad, at det kan benyttes som ferskt.

Retten finder saaledes at burde frifinde Indstævnte. Paa Indst.s af Kontravidnernes Forklaring støttede Paastand om, at de 2 Tønder Kjød allerede var bedærvede ved Ankomsten til Bergen, findes det ufornødent at indlade sig.

Procesomkostningerne findes at burde ophæves.

— — — — — — — — — — — — — —

Thi kjendes for Ret:

Indst., Det forenede Dampskibsselskab, ved dets Expeditør i Trondhjem, Skibsmægler Thorvald M. Moe, bør for Citantskabet,

Aktieselskabet Trondhjems Preserving Co. ltd., dets Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

Beichmann.

Adolf Halseth. *Einar Dyblie.*

13.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 10de Februar 1904.

Styrmand Louis Johan Monk-Petersen

mod

Kaptejn Chr. Jørgensen som Fører af Dampskibet „Vera".

En Styrmands Krav paa Extragodtgjørelse for Overarbeide ombord i Skibet paa Søn- og Helligdage under Losning og Lastning afvises af Retten. Styrmanden var paamønstret i Henhold til *Søloven*, men *dennes § 96* antoges ikke at gjælde for Styrmænd og Maskinmestre.

Styrmand Louis Johan Monk-Petersen, som i Aaret 1903 havde været paamønstret det her hjemmehørende Dampskib „Vera" som 2den Styrmand — ligesom de øvrige Skibsofficerer i Henhold til Søloven, medens det øvrige Mandskab maa antages at have været paamønstret tillige i Henhold til „Dansk Dampskibsrhederiforening"s Forhyringsregler af 1ste December 1902 —, blev i December 1903 afmønstret fra det ommeldte Skib, og begjærede han sig da samtidig udbetalt Godtgjørelse for sit Overarbejde ombord i Skibet paa Søn- og Helligdage i Aarets Løb ved Lastning og Losning i forskjellige Havne, men nægtede Skibets Fører Kaptejn Chr. Jørgensen at udbetale ham saadan Godtgjørelse. Den nævnte Styrmand har derpaa ved at indbringe Spørgsmaalet derom her for Retten fordret Kaptejn Jørgensen paa „Vera"s Vegne tilpligtet at betale ham den omhandlede Godtgjørelse, som de to Parter, efterat enkelte Uoverensstemmelser derom ere fjernede, ere enedes om at ansætte til 40 Kr., beregnede paa Grundlag af 60 Overarbeidstimer ialt paa 5 forskjellige Dage

og, da Styrmanden oppebar 80 Kr. pr. Maaned, altsaa til et Beløb af 1 Kr. 33 Øre for hver 2 Timer. Styrmandens Arbeide skal paa de omhandlede Dage efter hans Opgivende have bestaaet dels i at holde Tallie ved Lastning m. m., dels i paa anden Maade at føre Tilsyn med denne, dels endelig i forskjelligt andet Arbeide paa Dækket vedrørende Lastningen. Om der af de nævnte 60 Timer er medgaaet nogen Tid til Maaltider, er ikke omtalt.

Naar Kapteinen har nægtet den saaledes fordrede Betaling, er dette — ganske bortseet fra, om Styrmanden ikke burde have krævet den opgjort efterhaanden og ved sin Taushed derom indtil Afmønstringen maa siges selv at have erkjendt sig uberettiget dertil, — begrundet i, at Kapteinen mener, at der overhovedet ikke kan tilkomme Styrmændene Overarbeidspenge.

Det omhandlede Spørgsmaal vides ikke at have foreligget tidligere til retslig Afgjørelse, hverken efterat Søloven af 1ste April 1892 § 96 er traadt i Kraft eller før den Tid, da den tilsvarende Bestemmelse var bleven indført ved § 38 i Loven om Disciplin i Handelsskibe af 23de Februar 1866. Der vides derhos heller ikke at foreligge noget Bidrag til Besvarelse af Spørgsmaalet derom hverken i Motiverne til den sidstnævnte Lov eller til Søloven eller i de forud for disse Love gaaede Forhandlinger.

Der findes dernæst ikke at kunne udledes nogen bestemt og særlig ikke en direkte positiv Besvarelse af Spørgsmaalet derhen, at saadanne Overarbeidspenge ogsaa tilkommer baade Styrmænd og Maskinmestre, af den Omstændighed, at Kapitel IV i Søloven, hvorunder dens § 96 hører, omfatter „Skibsmandskabet" i det Hele, derunder altsaa ogsaa alle Skibsofficererne undtagen Kaptejnen (Skipperen), idet Spørgsmaalet meget mere findes at maatte afgjøres efter hele Forholdets Natur, idet det maa blive afhængigt deraf, hvorvidt alle de enkelte Bestemmelser i Søloven (ligesom i sin Tid i Loven af 23de Februar 1866), forsaavidt Styrmændene og Maskinmestrene ikke udtrykkelig i dem ere nævnte for sig, og uanseet at Udtrykket „Mandskabet" („Søfolkene") er brugt i al Almindelighed, ville være at bringe til Anvendelse paa hele Skibets Besætning, fraregnet Føreren, eller om Skibets Officerer i de enkelte Tilfælde maa ansees undtagne derfra.

Idet Retten nu mener at maatte gaa ud fra det saaledes Anførte, finder den, naar hensees til, at Styrmændenes og Maskinmestrenes Løn er adskillig højere end og i det Hele beregnes en Del anderledes end de øvrige Søfolks, og til at deres „Arbejde"

ved Lastning og Losning derhos — i det Hele er af en noget anden Karakter end samt deres Stilling i det Hele noget forskjellig fra det øvrige Mandskabs, at det ikke kan antages at have været Meningen af Sølovens § 96, at den kan fordres bragt til Anvendelse paa dem, hvorom der som omtalt, heller ikke vides nogensinde at være reist Krav tidligere lige fra 1866.

Styrmand Monk-Petersens Paastand sees derfor ikke at kunne tages til Følge.

Om Omkostninger bliver der ikke Spørgsmaal saalidt som om Brug af stemplet Papir.

Thi kjendes for Ret:

Kaptejn Chr. Jørgensen bør for Tiltale af Styrmand Louis Johan Monk-Petersen i denne Sag fri at være.

Sagsomkostninger ere ikke krævede.

14.

Bergens Sjøret, den 19de Februar 1904.

S/S „Fiskeren"s Rederi
(Advokat Wiig)

mod

S/S „Skjold"s Rederi
(Advokat Knudsen).

S/S „Skjold" fik ca. 40 Kvartmil af Rundø Lavtryk-Stempelstangen brukket, -Cylinderen og -Cylinderlaaget knust. Der blev heist Flag paa Mesanmasten og signaliseret med Dampfløiten, hvorefter S/S „Fiskeren" kom til Hjælp og slæbte „Skjold" til Stadt og derefter til Bergen, i det hele ca. 31 Timer. Retten tilkjender „Fiskeren" Kr. 2 250,00 for ydet Assistance.

Under nærværende Sjøretssag, der i Henhold til Sjøretsstevning af 5te September 1902 er anlagt af D/S „Fiskeren"s Rederi, paastaar Citantskabet sig hos Indstevnte tilkjendt Bjergeløn med Renter og Sagsomkostninger.

Indstevntes Paastand gaar ud paa, at der ansættes en passende Godtgjørelse for den af „Fiskeren" udførte, under Sagen

omhandlede, Slæbning af D/S „Skjold", og at Indstevnte hos Citantskabet tilkjendes Sagsomkostninger.

Sagens faktiske Sammenhæng, forsaavidt som denne maa ansees paa det Rene, er i det Væsentlige Følgende:

D/S „Skjold" fik den 20de Mai 1902 Maskinskade, medens Skibet befandt sig paa Fisketur ca. 40 Kvartmil af Rundø. Skaden bestod i, at Lavtrykstempelstangen var brukket, hvilket havde foraarsaget, at Lavtrykcylinderen og Cylinderlaaget var knust. Den ombordværende Garantimaskinist, 2det Vidne under „Skjold"s Sjøforklaring, var med Kapteinen enig i, at det var paakrævet at tage Slæbehjælp for at komme til Land, aldenstund saadan Assistance var for Haanden. Han ansaa det nemlig ikke urisikabelt at gaa med Høitryksmaskine alene. Der blev derfor heist Flag paa Mesanmasten og signaliseret i Dampfløiten, hvorpaa „Fiskeren", der befandt sig 3—4 Kabellængder fra „Skjold", holdt hen til denne. „Fiskeren" paatog sig at indslæbe „Skjold", hvis Fører allerede fra først af udtalte, at han ønskede at slæbes til Bergen. „Skjold"s Fører vilde ikke akkordere Godtgjørelse paa Forhaand. Der sattes fra først af Kurs for Fedje eller, som „Fiskeren"s Fører forklarer, mod Vanelvsgabet, idet man slørede for den nordostlige Vind. Efter en halv Times Slæbning sprang Trossen, som fra „Skjold" var bleven anbragt i „Fiskeren"s Halegat, og da Slæberen paany var bleven anbragt, satte „Fiskeren" en vestligere Kurs ind imod Stadt, hvorhen de ankom ved 3 Tiden om Morgenen den 21de. Slæbningen var bleven paabegyndt ved 8 Tiden om Aftenen. Ved Ankomsten til Stadt spurgte „Fiskeren"s Fører, om der ønskedes Slæb helt til Bergen, og da der af „Skjold"s Fører svaredes ja hertil, fortsattes Slæbningen til Bergen, hvorhen man ankom Kl. 3 Morgen den 22de. Heller ikke for denne fortsatte Slæbning blev der fastsat nogen bestemt Godtgjørelse, idet „Skjold"s Fører til en Bemærkning fra „Fiskeren"s Fører om, at den nye Slæbning maatte blive Gjenstand for Extragodtgjørelse, svarede, at det hele fik afgjøres af Sjøretten.

Citantskabet hævder, som det vil fremgaa af dets Paastand, at der her foreligger et Bjergningstilfælde. Der gjøres gjældende, at „Skjold" befandt sig i Nødstilstand og ikke kunde have klaret sig ved egen Hjælp.

I Modsætning hertil fremholdes det fra Indstevntes Side, at der under de forhaandenværende Omstændigheder intet havde været til Hinder for, at „Skjold" kunde have gaaet i Havn ved egen

Hjælp, og at Citantskabet alene kan have Krav paa Godtgjørelse for ydet Assistance.

Retten finder de under Sagen tilveiebragte sagkyndige Udtalelser afgjørende for, at der in casu ikke kan siges at foreligge Bjergning.

De 2 maskinkyndige Vidner — 1ste og 2det Kontravidne —, der begge som Medlemmer af Bergens Sjøret havde deltaget i den under 27de Mai 1902 afholdte Sjøretsbesigtigelse over D/S „Skjold"s heromhandlede Maskinskade, har ved beediget Erklæring af 11te Juni 1902 udtalt som sin Formening, at intet havde været til Hinder for, at „Skjold" kunde have gaaet i Havn ved egen Hjælp med Høitryksmaskinen alene. Begge Vidner har derhos paa mundtlig Examination tilføiet, at efter deres Mening en almindelig Maskinist med en Smule Hoved eller Omtanke kunde have greiet dette, og at det ikke vilde have krævet Anvendelse af Extramaterialier. I alt Væsentligt stemmende hermed maa ogsaa den under Thingsvidne i Aalesund afhørte Maskiningeniør Saxegaards Erklæring siges at være, kun at dette Vidne opstiller som en Forudsætning, at Veirforholdene har været almindelige, ikke ugunstige, en Forudsætning, som in casu maa antages at have slaaet til. I saa Henseende bemærkes, at 2det Thingsvidne om Veir og Sjø udtaler, at man kunde seile med fulde Seil, og Sjøen var almindelig; 3die Thingsvidne siger, at der var Vind for fulde Seil og ikke særlig Sjø. 4de Thingsvidne forklarer, at der var „en Segelsvind", hvormed Vidnet mener, at en Skude har nok for fulde Seil, og Sjøen var efter Vindens Styrke som almindelig. Af 1ste og 2det Hovedvidne siges det vistnok, at der var stor Sjø og frisk Kuling af Nordvest; men selv efter denne Betegnelse kan Veir og Sjø formentlig ikke antages at have lagt nogen afgjørende Hindring iveien for en Manøvreren med Høitryksmaskinen saaledes som af de Sagkyndige angivet. Af den Omstændighed, at den „Skjold" fra Værkstedet medsendte Garantimaskinist, som allerede nævnt, ikke fandt det urisikabelt at gaa med Høitryksmaskinen alene, kan der formentlig ikke udledes noget vægtigt Indicium herimod. Af Indstevnte er bemærket, at Maskinens Garantitid ikke var udløben, og at Skibet derfor maatte ind til Bergen til Mjellern & Carlsens Værksted, der havde leveret Maskinen, for at faa Skaden udbedret. Det findes da forklarligt, at man, naar der var Anledning til at blive slæbt helt til Bergen, benyttede sig heraf.

Retten finder ikke Føie til at fastsætte Godtgjørelsen sær-

skilt for Slæbningen ind til Stadt. Den hele Slæbning har medtaget ca. 31 Timer. Med Hensyn til Indstevntes Besværing over, at Turen blev — som Indstevnte mener unødig — forhalet ved, at „Fiskeren" tog Omveien om Stadt, skal Retten bemærke, at den ikke finder at kunne forkaste den af Indstevnte (Citantskabet?) til Forklaring heraf anførte Grund: at man efterat Slæberen var sprunget under den sydlige Kurs, fandt det mest betryggende for den fortsatte Slæbning at lægge Kursen vestligere for derved at faa Vinden paa Siden, hvorved Slæbetrossen var mindre udsat for at sprænges.

Retten antager, henseet til de foreliggende Omstændigheder, at Slæbningsgodtgjørelsen kan sættes til Kr. 2 250.00 med Renter fra Sagens Berammelse.

Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Citantskabets Paastand om Bjergeløn tages ikke tilfølge.

Den Citantskabet Dampskibet „Fiskeren"s Rederi hos Indstevnte Dampskibet „Skjold"s Rederi i Anledning af den under Sagen omhandlede Slæbning tilkommende Godtgjørelse for ydet Assistance bestemmes til Kr. 2 250.00 — to Tusen to hundrede og femti Kroner — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 5te September 1902 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Ludvig Dahl.

E. Engelsen. *H. J. Engelsen.*

15.

Christiania Sjøret, den 7de Marts 1904.

Fox Roy & Co.
(Overretssagfører Otto R. Rød)

mod

Dampskibet „Viken"s Rederi og Skibsreder D. S. Meier
(Overretssagfører Ole Falk Moe).

En Mægler, der ifølge Anmodning fra Skibets Fører gjør Udlæg for almindelige Skibsudgifter, saasom Dokpenge, Fyrafgifter, Lodspenge o. s. v., erhverver i Medfør af *Sjøfartslovens § 268.4* Sjøpanteret i Skibet for disse Fordringer, naar ikke Skibsføreren itide har meddelt ham, at Rederiet ikke vil have noget Ansvar for disse Udgifter. Den Omstændighed, at Mægleren først forsøger at opnaa Dækning for sine Udlæg hos Maanedsbefragteren, gjør ingen Forandring heri.

I Mai Maaned 1903 anløb Dampskibet „Viken" af Kristiania Plymouth og lossede en Del af sin Ladning. Skibet klarerede ved Mæglerfirmaet Fox Roy & Co., som i den Anledning fik tilgode et Beløb af £ 29—11—3 for forskjellige Udlæg, nemlig kontant Laan til Kapteinen, Dokpenge, Fyrafgift, Lodspenge, Regning fra Baadmand, Konsulatafgift samt Porto & Telegrammer m. m. og for sin Provision. For Beløbet har Firmaet ment at kunne holde sig til Skibet, og da Rederiet nægtede at dække Fordringen, har Firmaet ved Sjøretsstevning af 18de August 1903 anlagt nærværende Sag mod Rederiet og efter forgjæves prøvet Forligsmægling indladt Sagen med saadan Paastand: At Indstevnte tilpligter at betale Citantskabet £ 29—11—3 enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen med Renter og Omkostninger.

Indstevnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Oprindelig har Indstevnte ikke villet erkjende, at Citantskabet har tilgode det paasøgte Beløb. Ved de af Citantskabet producerede Oplysninger m. m. maa det dog ansees tilstrækkelig legitimeret, at Citantskabet er Fordringshaver for det omprocederede Beløb.

Hovedspørgsmaalet i Sagen er imidlertid, om Citantska be

kan gjøre Skibet eller Rederiet ansvarlig for Beløbet. Indstevnte benægter dette under Fremholden af, at Skibet dengang var bortfragtet i „timecharter" til Firmaet „The North Sea Trading Co. Ltd." hersteds, og at Citantskabet for sit Krav alene kan holde sig til Tidsbefragteren. Citantskabet hævder derimod, at han uanset Tidsbefragtningen efter Sjøfartslovens § 268 No. 4 har Sjøpanteret i Skibsformuen. Subsidiært fremholdes, at enkelte af de Beløb, Citantskabet har udlagt, efter sin Art paahviler Skibet, t. Ex. Lodspenge, og at Citantskabet ved at udlægge Beløbet maa ansees at have erholdt Transport paa den til Fordringen benyttede Sikkerhedsret.

Som det fremgaar, var Skibet bortfragtet i timecharter. Dette Certeparti er dog ikke fremlagt under Sagen, og man savner derfor authentisk Oplysning om dets Indhold m. m. Efter Proceduren maa man dog anse det paa det Rene, at efter Certepartiets Indhold paahvilede det Tidsbefragteren at bestride saadanne Udgifter som den af Citantskabet formerede Regning. Overenskomsten herom kan dog selvfølgelig direkte alene være afgjørende med Hensyn til det interne Forhold mellem Rederiet og Tidsbefragteren, idet Spørgsmaalet netop er, hvilken Indflydelse Certepartiets Bestemmelse har paa Citantskabets Stilling.

Den faktiske Sammenhæng er in casu den, at Tidsbefragteren paa Forhaand — i Skrivelse af 1ste Mai 1903 (Dok. 4) anmodede Dampskibets Fører om ved Anløbet af Plymouth at klarere ved Citantskabet. Samtidig sendte Tidsbefragteren Citantskabet Meddelelse om, „at vi har sluttet vor timecharterbaad „Viken" med Poteter fra Kjøbenhavn til Deres Plads for 11/ pr. Tons, og vi har givet Kaptein Evensen Ordre at klarere ved Deres Firma." (Dok. 9 ad 14 sammenholdt med Dok. 13 ad 14.) I samme Skrivelse forespørger Tidsbefragteren, om Citantskabet kan skaffe nogen passende Udfragt. Citantskabet besvarer denne Skrivelse under 4de Mai 1903, hvori udtales: „og er vi meget forbundne for, at De har overladt Forretningerne for dette Skib i vore Hænder. De kan være forvisset om, at disse skal blive varetaget med vor bedste personlige Omsorg og Opmerksomhed.

I Henhold hertil var det, at „Viken"s Fører i Plymouth overlod Klareringen af Skibet til Citantskabet. Føreren har som 1ste Kontravidne forklaret, at han ved Ankomsten til Plymouth sagde til Citantskabets „Waterclerk", hvem Klarering var overladt, at „Viken" gik i Timecharter og at det var Tidsbefragteren, som skulde betale Regningerne. Føreren mente hermed, tilføier

han, at gjøre opmærksom paa, at „Viken“ ikke havde noget Ansvar for Regningsbeløbene. Nævnte Waterclerk har derimod i en for Notarius publicus afgiven edelig Erklæring herom udtalt, at der, saavidt han kan erindre, af Kapteinen ikke blev gjort nogensomhelst Bemærkning af nogensomhelst Art med Hensyn til, at Fartøiet var i Timecharterfart, hvorhos han tilføier: „Havde Kapteinen givet mig noget Varsel om, at alle Omkostninger var for Regning af „North Sea Trading Company“ og ikke for Regning af hans Rederi, skulde jeg have taget Skridt til at have sikret mig det Beløb for Udbetalinger, som maatte bestrides, før jeg gjorde nogen Udbetaling.“

„Viken“ afgik fra Plymouth — saavidt sees — den 16de Mai, og den 20de s. M. sendte Citantskabet Regning over sit Udlæg m. m. til Tidsbefragteren. Efter et Par Paamindelsesskrivelser anmodede Tidsbefragteren i Skrivelse af 22de Juni 1903 Citantskabet om at trække paa ham for Beløbet. Citantskabet efterkom denne Anmodning, men Tratten kom tilbage i protesteret Stand. Derefter har da Citantskabet rettet Kravet mod Rederiet.

Forsaavidt Citantskabet har paaberaabt sig Sjøfartslovens § 275 som Hjemmel for, at der for Fordringen haves Sjøpanteret, kan jeg ikke give det Medhold. En Tidsbefragter staar i Forhold til Rederiet og Skibsformuen som enhver anden Befragter og kan ikke selv betragtes som Reder af Skibet. Som Følge heraf haves der ikke uden videre nogen Sikkerhedsret i Skibsformuen for Tidsbefragterens Forpligtelser. Dette maa formentlig ansees fastslaaet ved HRD. i Rtd. 1895 S. 691 og Rtd. 1903 S. 580. At den i Rtd. 1901 S. 369 citerede Dom heller ikke er noget Præjudikat for en anden Opfatning, fremgaar ogsaa af HRD. Rtd. 1902 S. 603, specielt Noten S. 605. Kfr. videre Platou Sjøret S. 227 flg. og Jantzen: Befragtningsklausuler og Havarier S. 135—6.

Derimod maa det utvilsomt siges at henhøre under en Skibsførers Funktioner at ordne med Ind- og Udklarering af Skibet og at skaffe Dækning for de Afgifter og Udgifter, som foranlediges herved. Præsumtionen maa derfor, som i anden Forbindelse fremholdt i HRD. Rtd. 1902 S. 603, være for, at Skibsføreren i disse Forhold optræder paa Rederiets Vegne. Naar Skibsføreren overlader Skibets Forretninger til en Skibsmægler og lader denne gjøre Udlæg til de vanlige Skibsudgifter, maa følgelig Skibsmægleren, naar intet andet fremgaar af Forholdene i det enkelte Tilfælde, være berettiget til at gaa ud fra, at Skibs-

føreren ogsaa i denne Henseende forpligter Skibsformuen, hvoraf igjen følger, at Skibsmægleren for sit Tilgodehavende vil have Sjøpanteret efter Sjøfartslovens § 268 Nr. 4.

Herimod kan det ikke komme i Betragtning, at Citantskabet paa Forhaand var bekjendt med, at „Viken" var bortfragtet i „timecharter", medmindre det fremgaar, at Citantskabet udtrykkelig eller stiltiende har renonceret paa sin Sjøpanteret og har indgaaet paa alene at holde sig til Tidsbefragteren personlig. Noget saadant kan in casu ikke ansees godtgjort. Det er fuldt paa det Rene, at Citantskabet ikke har staaet i nogen tidligere Forretningsforbindelse med Tidsbefragteren og intet Kjendskab havde til dennes Forhold. Det synes da lidet rimeligt, at Citantskabet uden videre skulde være villigt til at gjøre Udlæg paa Tidsbefragterens personlige Kredit og med Opgivelse af Sjøpanteretten. I Tidsbefragterens Advisbrev til Citantskabet findes der heller ikke nogen Anmodning om, at Citantskabet skulde gjøre noget Udlæg for Tidsbefragteren. I en senere Skrivelse anmoder Tidsbefragteren derimod Citantskabet om at beskytte en af Tidsbefragteren paa Fragtbeløbet trukken Vexel, men mødes med et bestemt Afslag, hvorfor Tidsbefragteren maatte sende telegrafisk Remisse. Dette tyder snarere derpaa, at Citantskabet ikke var villigt til at gjøre Udlæg for Tidsbefragteren.

At Citantskabet først foretog Henvendelsen til Tidsbefragteren for at faa Dækning for sit Tilgodehavende, kan efter min Opfatning ikke tillægges anden Betydning, end at Citantskabet imødekom Skibsførerens Anvisning om, at det var Tidsbefragteren, som i *Forhold til Rederiet* pligtede at skaffe Dækning for Udgifterne. Derimod er det formentlig uberettiget heri at lægge en Erklæring eller Erkjendelse fra Citantskabet om, at det frafaldt eller gav Slip paa sin Adgang til at holde sig til Skibsformuen.

I det hele taget maa man kunne forlange af en Skibsfører, at han giver klar og utvetydig Besked, hvis det er hans Mening, at et Mæglerfirma skal bestride Skibsudgifterne, men skal give Slip paa den almindelige Sikkerhedsret overfor Skibsformuen. Dette har „Viken"s Fører ikke gjort overfor Citantskabet.

Jeg kommer saaledes til det Resultat, at Citanterne maa kunne holde sig til Skibsformuen for sit Tilgodehavende. Da Indstevnte ikke har gjort nogen Indsigelse mod, at dette Resultat gives Udtryk ved Tilfølgetagelse af Citantskabets Paastand, omendskjønt denne er rettet mod Rederiet personlig, vil Paastanden

være at give Medhold, dog saaledes, at Sagens Omkostninger efter Omstændighederne antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte Dampskibet „Viken"s Rederi ved Skibsreder D. S. Meier bør til Citantskabet Fox Roy & Co. betale det paasøgte Beløb £ 29—11—3 d: ni og tyve Pounds elleve shilling tre pence enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen, med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 18de August 1903, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

4—3—1904. *M. C. Backer,*
konst.

I det Væsentlige og i Resultatet enig med Førstvoterende, men kan ikke slutte mig til hans anførte angaaende Sjøfartslovens § 275.

5—3—1904. *W. Grønstad.*

Enig med Førstvoterende i det Væsentlige og i Konklusionen.

7—3—1904. *H. F. Schetelig.*

16.

Norges Høiesteret, den 9de Marts 1904.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Urania"
(Adv. Per Rygh)

mod

Det kongelig oktrojerede Søassurance Compagnie i Kjøbenhavn ved dets Bestyrelse
(Adv. Johan Bredal)

og **Aktieselskabet Moss Værft, Bjergnings- og Dykker-Co. ved dets Bestyrelse**
(Adv. Gustav Blom).

Sjøretsskjøn kjendt ugyldig, fordi Rettens Formand ikke har deltaget i Besigtigelsen eller i det paa Grundlag deraf afgivne Skjøn, jfr. *Sjølovens § 312.* Overskjønnet maa dele Skjæbne med Sjøretsskjønnet.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *Hambro:* Dampskibet „Ekliptika", tilhørende Dampskibsselskabet „Urania" i Kjøben-

havn og forsikret i det derværende kongelig oktrojerede Søassurance-Compagnie for 1/2 Kasko med 185,000 Kr. idet 1/1 Kasko var taxeret til 370 000 Kr., strandede i December Maaned 1902 paa Utryggen af Paternosterskjæret i Bohuslens Skjærgaard og sank. Efter et forgjæves Forsøg paa at faa Skibet optaget, indgik Assurancecompagniet i Februar 1903 en Overenskomst med Aktieselskabet Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni, hvorefter dette skulde have 75% af det bjergedes Værdi, Bjergerne skulde have Ret til at føre Skibet til det Sted og i den Dok, som det selv bestemte, og Værdien af det bjergede skulde bestemmes ved mindelig Overenskomst, i Mangel af saadan skulde det bjergede sælges ved Auktion. Høsten 1903 lykkedes det Moss Værft, Bjergnings- og Dykker-Co. at faa Skibet op og indbuxeret til Værftets egen Dok ved Moss. Efter Rekvisitioner af 5te og 7de Oktober fra Værftet paa Assurandørernes Vegne, den sidste Rekvisition forøvrigt ogsaa undertegnet af Assurandørernes Repræsentant, blev der under 8de—12te Oktober ved Moss Søret afholdt Søretsskjøn og Taxt over Fartøiets Værdi i bjerget Stand og over Reparationsomkostningerne. Forretningen administreredes af Byfogdens edsvorne Fuldmægtig, og ved Afhjemling af Skjønnet, som alene sees at være afgivet af de to opnævnte Søretsmedlemmer, blev det reddede Skib taxeret til 200,000 Kr. og Reparationsomkostningerne ansatte til 158,000 Kr. To Dage efter Underskjønnets Afhjemling sluttedes der „paa Grundlag af den foretagne retslige Besigtigelse" en Tillægskontrakt mellem Assurancekompagniet og Dykkerkompagniet, hvorved dette tilsagdes en bestemt Godtgjørelse for Bjergningen, stor 170,000 Kr. Under 2den November 1903 rekvireredes der af Dykkerkompagniet for Assurandørerne Overtaxt under anførende, at det paa denne Maade tilsigtedes forhindret, at Rederiet, som endnu ikke havde godkjendt Undertaxten, skulde benytte sin tre Maaneders Frist efter Loven til at prøve denne ved Overskjøn. Rederiet som ikke ved Sagfører havde optraadt under de tidligere Retsforhandlinger, kontrapaaankede Undertaxten med Forbehold af at søge denne i dens Helhed underkjendt eller tilsidesat. Ved Overtaxtens Inkamination den 7de November 1903 gjentog Rederiet sit Forbehold om Underskjønnets Underkjendelse, idet dette aabenbart, anføres der, ikke tilfredsstiller Lovens og endnu mindre Forsikringskontraktens Fordringer til Specifikation. Samtidig begjærede Rederiet Overskjønsforretningen udsat i 4 Uger, forat der som Grundlag for Reparationstaxten kunde foreligge et ende-

ligt og forbindende Paalæg fra det franske Bureau Veritas, hvori Fartøiet havde Klasse. Udsættelsesbegjæringen blev ved Kjendelse af samme Dag forkastet, hvorefter Rederiet paastod Undertaxten forhøiet og sig tilkjendt Omkostninger ved Overtaxten. Særlig paastod det, at Maskineriet i størst mulig Udstrækning skulde aabnes før Besigtigelsen. I en senere under 23de November næstefter afholdt Søretssession paastod Rederiet, at den blandt Overskjønsmændene opnævnte Lodsformand Amundsen som lønnet Revisor ved Moss Værft var inhabil og skulde vige Sæde, hvorhos det under Fremlæggelse af Ankestevning til Høiesteret vedkommende Underskjønnet begjærede Overskjønnet udsat, indtil Ankesagen var afgjort. Saavel Udsættelsesbegjæringen som Inhabilitetsindsigelsen blev ved Rettens Kjendelse af 24de s. M. forkastede. Samtidig negtede Søretten ved Kjendelse at give noget bindende Paalæg om, at Maskineriet skulde aabnes før Besigtigelsen, idet dette overlodes til Skjønsmændenes egen Bestemmelse.

Overskjønnets enstemmige Resultat afhjemledes den 24de November og gik ud paa, at Skibets Værdi i beskadiget Stand sattes til 153,000 Kr. og Reparationen til 200,000 Kr.

Ved den ovennævnte Høiesteretsstevning af 23de November 1903 har Rederiet paaanket Underskjønnet til at kjendes uefterrettelig, og ved Stevning af 2den Februar 1904, begge Stevninger rettede saavel mod det Kgl. oktrojerede Søassurancekompagni som mod Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni, har Rederiet appelleret Overskjønnet med de ovennævnte derunder afsagte Kjendelser til Høiesteret. Appell. har efter under 29de Februar 1904 at have erhvervet behørig Bevilling til begge Ankestevningers Behandling under én Appelsag nedlagt saadan Paastand:

„*Principalt:* At det paaankede Søretsskjøn og det paaankede Søretsoverskjøn kjendes uefterrettelige at være.

Subsidiært: a) At det under det paaankede Søretsoverskjøn afgivne Skjøn og Taxt underkjendes, at Sagen hjemvises til Søretsoverskjønnet, og der udsættes en passende Tid for Appellantskabet.

b) At Lodsformand Amundsen kjendes inhabil til at forrette som Medlem af det paaankede Søretsoverskjøn.

Samt for alle Tilfælde: At Appellantskabet hos de Indstevnte — principalt in solidum, subsidiært hos hver af dem — tilkjendes Omkostninger for Overskjønnet og Høiesteret".

De Indstevnte har begge afgivet Møde og Assurandørerne har nedlagt saadan Paastand:

„I. For Underskjønnets Vedkommende:

At Appellen afvises; — subsidiært: At Appellantskabets Paastande ikke tages tilfølge og

II. For Overskjønnets Vedkommende:

At de paaankede Kjendelser og Eragtninger stadfæstes, samt at Appellantskabets Paastande om, at Skjønnet skal annulleres eller hjemvises, ikke tages tilfølge, —

samt for ethvert Tilfælde:

III. At Indstevnte tilkjendes Procesomkostninger eller Kost og Tæring".

Moss Værft har nedlagt saadan Paastand:

„At Appelsagerne afvises fra Høiesteret, forsaavidt de er rettet mod Indst. Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni, og at nævnte Indstevnte hos Appellantskabet tilkjendes Kost og Tæring.

Subsidiært: At nævnte Indst. hos Appellantskabet tilkjendes Omkostninger for Høiesteret".

Jeg skal først omhandle Forholdet mellem Appellanten og Assurandørerne.

Her finder jeg at maatte tage Appell.s principale Paastand med Hensyn til Underskjønnet tilfølge, saaledes at dette bliver at kjende uefterrettelig i sin Helhed. Det er nemlig ikke afgivet af Søretten overensstemmende med Søfartslovens § 312, men alene — hvilket er in confesso mellem Parterne og tillige fremgaar af Dokumentationen samt af en udtrykkelig Erklæring fra den fungerende Formand i Søretten — af de to opnævnte Søretsmedlemmer, idet Sørettens Formand hverken har deltaget i Besigtigelsen eller i det paa Grundlag deraf afgivne Skjøn. Jeg mener, at et Skjøn, tilblevet som det paaankede, overhovedet ikke efter norsk Ret kan betragtes som et gyldigt Søretsskjøn, da det som sagt ikke hidrører fra nogen Søret. Naar Lovens bestemte Ordning af, hvorledes Underskjøn ved Søret skal istandbringes, her ligefrem tilsidesættes eller ganske lades upaaagtet, bliver der overhovedet ikke noget gyldigt Søretsskjøn af, men nærmest en Privaterklæring eller Udtalelse fra de tvende Søretsmedlemmer, som ingen Retsvirkning kan tillægges, ialfald ikke som gyldigt Søretsskjøn. Indstevnte har paastaaet denne Appel afvist. Men jeg kan ikke finde, at der i det foreliggende Tilfælde for Appell. skulde være nogen formel eller reel Hindring for at faa Appellen fremmet. Den Omstændighed, at Underskjønnet fra Indstevntes Side er blevet indbragt til Overskjøn, kan ikke i og for sig betage Appell. den ham efter Loven tilkommende Ret til at paaanke Underskjønnet til Annullation. Og al den Stund en saadan Appel af Under-

skjønnet ikke forhindrer eller virker opsættende for Underskjønnets Prøvelse ved Overskjøn, kan Iværksættelsen af denne sidste omvendt heller ikke virke præjudicerende for Appell.s Adgang til Appel af Underskjønnet. Heller ikke kan jeg finde, at Appell. paa saadan Maade har indladt sig paa Overskjønnet, at han derved skulde have tabt sin Adgang til at paaanke Underskjønnet som her gjort. Hans Kontraappel af Underskjønnet er skeet med udtrykkeligt Forbehold om saadan Paaanke, og den Omstændighed, at den ovenfor omhandlede og billigede Annullationsgrund ikke allerede dengang eller ved Overskjønnets Inkamination blev anført, kan efter min Mening ingen Betydning tillægges allerede af den Grund, at den paagjældende Mangel ved Underskjønnet er af den Natur, at den maa kunne gjøres gjældende paa hvilketsomhelst Stadium af Processen. Naar der under Proceduren har været pegt paa en tidligere Høiesteretsafgjørelse, indtaget i Retstid. for 1891 Pag. 789 flg., skal jeg herom bemærke, at der i hin Sag var ganske særlige Omstændigheder forhaanden, som bevirkede, at Retten ikke den Gang ex officio fandt at maatte gjøre Mangelen gjældende. Her er Sagsforholdet et ganske andet og udtrykkelig Paastand om Underkjendelse nedlagt.

Jeg vil saaledes votere for, at Underskjønnet kjendes uefterretteligt.

Hvad Overskjønnet angaar, med Hensyn til hvilket samme Paastand om Uefterrettelighed er nedlagt fra Appell.s Side, finder jeg efter det Resultat, hvortil jeg er kommet for Underskjønnets Vedkommende, at det heller ikke kan undgaaes at tage denne Paastand tilfølge. Naar Underskjønnet annulleres, fordi det ikke har Karakteren af et gyldigt Søretsskjøn overhovedet, maa efter min Mening ogsaa Overskjønnet korruere.

Det er en nødvendig processuel Forudsætning for dette, at der existerer et Underskjøn, hvortil Overskjønnet kan slutte sig, da der ikke er Adgang til med én Gang at skride til Overskjøn. Naar jeg ikke har kunnet betragte det foreliggende Underskjøn som et virkeligt Søretsskjøn, mangler der efter min Mening det fornødne Fundament for Afholdelse af Overskjøn, og dette maa da blive uden retslig Betydning. Dette sees ogsaa deraf, at der efter Underskjønnets Annullation maa være fri Adgang til at optage et nyt Søretsunderskjøn, hvilket da igjen kan appelleres til Overskjøn. Men hvis det paaankede Overskjøn, trods Underskjønnets Annullation, skulde kunne staa som en Forretning med retslig Betydning, vilde man faa to Overskjøn om samme Skjønstema mellem de samme Parter.

Jeg finder saaledes, at Underskjønnets Annullation ogsaa maa drage tilfølge for Overskjønnets Gyldighed og vil i Henhold til mit Anførte votere for, at ogsaa dette kjendes uefterretteligt.

Efter det Resultat, hvortil jeg saaledes kommer, er der for mig ingen Opfordring til at omhandle Appell.s subsidiære Paastande og de Dele af Sagen, der knytter sig til disse.

Processens Omkostninger mellem de heromhandlede Parter finder jeg efter Omstændighederne bør ophæves.

I Forholdet mellem Appell. og Indstevnte, Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni, maa efter min Mening denne Indstevntes Afvisningspaastand tages tilfølge. Denne Indstevnte kan ikke erkjendes under Skjønsforretningerne at have optraadt formelt som Part, og de reelle Interesser, som han maatte have i Sagens Udfald til den ene eller anden Side, har jeg ikke kunnet bedømme efter de Oplysninger, som har foreligget her for Retten. Paa den anden Side har jeg dog efter denne Indstevntes Optræden fundet Grund til ogsaa i dette Forhold at ophæve Procesomkostningerne.

K o n k l u s i o n:

Det paaankede Sjøretsunderskjøn, i hvis Afgivelse Sjørettens Formand ikke har deltaget, saavelsom det paaankede Sjøretsoverskjøn bør uefterrettelige at være.

Forsaavidt angaar Indstevnte, Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni, afvises Sagen fra Høiesteret.

Processens Omkostninger mellem alle Parter ophæves.

Extraordn. Assessor, Skifteforvalter *Skattebøl:* Enig med Førstvoterende.

Assessor *Thoresen:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende, dog saaledes at jeg antager, at Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni, der unødig er indstevnt for Høiesteret som Hovedmodpart og Sagvolder istedetfor alene for Processens Skyld har Krav paa Kost og Tæring af Appellanten.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordn. Assessor, Lagmand *Thinn:* Ligesaa.

Extraordn. Assessor, Professor *Platou:* Enig med Førstvoterende i det Væsentlige og Resultatet, idet jeg vil udhæve, at jeg anser Retten forpligtet til ex officio at kjende Søretsskjønnet uefterretteligt. I den af Førstvoterende nævnte Dom i Retstid. for 1891 var der, som af Førstvoterende sagt, særegne Forhold tilstede, og som almindelig Regel kan den Løsning, der findes i hin Dom, ikke antages. Det er efter min Erfaring ikke, som i

et Votum i hin Dom udtalt, nogen Formalisme, men det har hyppig sin store praktiske Betydning, at Administrator deltager med Mændene i Undersøgelsen og Taxten, selv om han ikke har de nødvendige tekniske Kundskaber. Og dersom andet praktiseres ved Søretterne Landet over, saaledes som under Proceduren paastaaet, saa er det en ligesaa lovstridig som skadelig Praxis, der maa stoppes. Der forekommer, som enhver ved, der har mere udstrakt Erfaring som Administrator af Skjøn, Meddomsretssager, Søretsskjøn osv., ikke sjelden Divergentser mellem Mændene, som en paapasselig Dommer kan finde grunder sig paa divergerende Retsopfatninger, medens Mændene ikke bliver sig klart bevidst, at det er derfra, deres Uenighed skriver sig. Og det forekommer, som jeg i et dissenterende Votum i Sølovmotiverne Pag. 399 har gjort opmærksom paa, at „Mændene ikke altid er villige til at vise Lovlydighed, men vil afgjøre Sagen efter et subjektivt Skjøn". Men det er Dommerens Pligt at staa paa Vagt herimod.

Assessor *Reimers:* Jeg er ligeledes i det Væsentlige enig med Førstvoterende i Begrundelsen og ligesaa i hans Resultat, dog saaledes, at jeg med Hr. Assessor Thoresen finder, at Appellanten bør betale Indstevnte, Aktieselskabet Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni, Kost og Tæring for Høiesteret.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

17.

Kungl. Maj.ts Dom, den 23 Mars 1904.

Befälhafvaren å ångfartyget „Kyros" Sjökaptenen J. P. Hörberg

emot

Ångbåtsaktiebolaget Kalmar Sund.

Den 7 September 1900 törnade ångfartyget „Kalmar Sund No. 5" i Degerhamns hamn emot ångfartyget „Kyros", som dervid tillfogades åtskilliga skador. Sedan Rådstufvurätten förpligtat rederiet för „Kalmar Sund No. 5" att ersätta kostnaderna i och för „Kyros"' reparation samt Hofrätten i denna dom ej gjort annan ändring än beträffande rättegångskostnaden, har Kungl. Maj.t. ålagt rederiet att ytterligare utgifva ersättning för den tid „Kyros" till följd af reparationen ikke kunnat användas.

Den 7 September 1900 klockan 6 f. m. törnade ångfartyget „Kalmar Sund No. 5" vid utgående ur Degerhamns hamn mot ångaren „Kyros", som låg vid kajen inne i hamnen. „Kyros",

som föregående dag intagit last af cement, tillfogades dervid åtskilliga skador, i det skarndäcket ungefär midskepps krossades och öfversta plankgången bräcktes. Då befälhafvaren å „Kyros" J. P. Hörberg ansåg skadan icke kunna repareras, förr än lasten blifvit lossad, beslöts att om möjligt afgå till bestämmelseorten och der reparera, sedan lasten lossats. „Kyros" afgick senare på dagen den 7 September till Stockholm, dit fartyget anlände den 9 September och der „Kyros" efter verkställd lossning reparerades.

Hörberg instämde härefter till Rådstufvurätten i Kalmar ångbåtsaktiebolaget Kalmar Sund såsom redare för „Kalmar Sund No. 5" och yrkade att, som öfverenskommelse ej kunnat träffas om beloppet af ersättningen för den skada å „Kyros", som uppkommit genom påstötningen, bolaget måtte förpligtas att till Hörberg utgifva ersättning för den skada och förlust, som genom ombordläggningen uppkommit, nämligen för reparation af fartyget 328 kronor 7 öre, för biträde vid sjöförklaringens afgifvande 10 kronor, för besigtning af „Kyros" 50 kronor, för resor i och för tillsyn af fartyget under reparationen jämte telegram 21 kronor 20 öre och för ett af Styrmannen C. A. Wall utgifvet intyg 10 kronor äfvensom för „Kyros" genom det dröjsmål, reparationen förorsakat, tillskyndad fraktförlust med 315 kronor.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 26 Maj 1902, att det vore ostridigt icke blott att det aktiebolaget tillhöriga ångfartyget „Kalmar Sund No. 5" den 7 September 1900 under manöver vid Degerhamn kommit att törna emot ångfartyget „Kyros", som legat förtöjdt vid kaj och derigenom åstadkommit skada å det senare ångfartygets styrbordssida, utan ock att aktiebolaget vore skyldigt att godtgöra den skada och förlust, som genom ombordläggningen förorsakats; att beträffande skadan å „Kyros", Rådstufvurätten genom den af Hörberg förebragta bevisning funne ådagalagdt, att samma skada haft den omfattning, att fartygets iståndsättande derefter icke kunnat verkställas till billigare pris än af Hörberg fordrade 328 kronor 7 öre; att hvad åter anginge den förlust i öfrigt, som aktiebolaget hade att ersätta, Hörbergs anspråk icke vore behörigen styrkta utom deruti, att Hörberg vore berättigad till godtgörelse för 10 kronor, som utbetalts till N. E. Svensson enligt kvitto af den 11 September 1900, och 50 kronor, som utbetalts för fartygets besigtning; samt att Rådstufvurätten alltså, med ogillande af Hörbergs öfriga ersättningsanspråk, dömde aktiebolaget att med ångfartyget „Kalmar Sund No. 5" och dess frakt till Hörberg mot kvitto utgifva 388 kronor 7 öre jemte ränta derå efter fem för hundra om året från stämnings-

dagen, och blefve rättegångskostnaderna mellan parterna kvittade.

Parterna sökte å ömse sidor efter vad ändring i Göta Hofrätt, som i dom den 30 Januari 1903 ej fann skäll göra annan ändring i Rådstufvurättens utslag än att med afseende å sakens utgång aktiebolaget ålades ersätta Hörbergs utgifter å saken vid Rådstufvurätten med 300 kronor.

Hörberg fullföljde sin talan hos Kungl. Maj.t. Aktiebolaget iakttog ej inställelse.

Nedre Revisionen hemställde i underdånigt betänkande, att Kungl. Maj.t ej måtte finna skäl att i Hofrättens dom göra annan ändring än att, enär det med hänsyn till hvad i saken förekommit torde få anses utredt ej mindre att ångaren „Kyros" enligt ett den 15 Januari 1900 afslutadt certeparti uthyrts till skånska cementförsäljningsaktiebolaget för att under en tid af åtta månader, dock ej före den 1 April samma år, af nämnda bolag användas för transport af handelsvaror och passagerare mot hyra af 2 700 kronor för kalendermånad samt vilkor att, derest tidsförlust uppstode derigenom att ångaren blefve ur stånd att gå under mer än tjugufyra löpande timmar, betalning af hyran skulle upphöra, till dess båten åter vore i sådant skick att den kunde återtaga resan, än äfven att ångaren till följd af reparation af de vid ifrågavarande sammanstötning uppkomna skador uppehållits en tid af tre dagar, samt att rederiet för ångaren i anledning häraf fått vidkännas deremot svarande afdrag å hyran, ångbåtsbolaget måtte förpligtas att med ångfartyget „Kalmar Sund No. 5" och frakten för dess resa vid ifrågavarande tillfälle till Hörberg mot kvitto utgifva utöfver det af domstolarne utdömda belopp ytterligare 270 kronor jemte fem procent ränta derå från stämningsdagen.

Saken föredrogs den 3 Mars 1904 i Högsta Domstolen, som ej fann skäl att i Hofrättens dom, såvidt talan deremot blifvit fullföljd, göra annan ändring än att, då genom hvad i saken förekommit måste anses utredt, att ångaren „Kyros" för iståndsättande af de vid ifrågavarande sammanstötning uppkomna skador icke kunnat användas under en tid af åtminstone tre dagar, och det af Hörberg såsom skadestånd i berörda hänseende fordrade belopp af nittio kronor om dagen icke kunde med hänsyn till hvad i saken blifvit upplyst, anses oskäligt, ångbåtsaktiebolaget Kalmar Sund förpligtades att med ångfartyget „Kalmar Sund No. 5" och frakten för dess resa vid ifrågakomna tillfälle til Hörberg mot kvitto utgifva utöfver det af domstolarna utdömda belopp ytterligare 270 kronor jemte ränta derå enligt af Häradsrätten stadgad grund.

18.

Landsoverretten i Kjøbenhavn, den 14de Marts 1904.

P. Jørgensen & Ko.
(Højesteretssagfører Asmussen)

mod

C H. Donner
(Overretssagfører Thorsen).

Sælgeren af et Parti Rug (Herr Donner), der ikke er Befragter af Skibet, sagsøger Rederiet til Betaling af Erstatning for det Tab, der er paaført ham derved, at Kjøberne af Rugen negtede at modtage Partiet, fordi Skibet, der var befragtet for en Lumpsum Mk. 2 250 for 385 Tons eller Mk. 11 pr. 2000 Kg. Rug Basis, om fuld Last leveres, efter Befragterens Valg, har indtaget 383 000 Kg. Rug efter Fragt 11 Reichsmark pr. leverede 2 000 Kg. og *til Komplettering indtaget ca. 110 Baller Hamp* til en anden Modtager.

Sælgerne gives Medhold i 1ste Instans, men ved Appellen udtaler Retten, at Indlastningen af Hampen ikke kan betragtes som nogen Misligholdelse af Rederiets Forpligtelse overfor Indehaverne af Konnossementet, idet der *ikke ved Konnossementet er givet Konnossementets Indehaver noget Tilsagn om, at den indlastede Rug skulde udgjøre hele Skibets Ladning, hvorfor Rederiet frikjendes.*

Under nærværende fra Korsør Søret hertil indankede Sag paastod de Appelindstævnte Firmaet Conrad Hinrich Donner af Hamburg i 1ste Instans en til Sikkerhed for nedenangivne Fordring hos Appellanterne Firmaet P. Jørgensen & Ko. af Korsør som Indehavere af et hos dem deponeret, Dampskibet „Germania"s i Sverige hjemmehørende Rederi tilhørende Fragtbeløb, stort 2 585 Kroner 8 Øre, i Henhold til Plakat 30te November 1821 den 10 Maj 1902 gjort Arrest i bemeldte Beløb med Fradrag af 1 042 Kr. 50 Øre til nødvendige Skibsudgifter stadfæstet som lovlig gjort og forfulgt og bemeldte Rederi ved dets i Gefle boende, korresponderende Reder C. W. Åkersson tilpligtet at betale 5 000 Kr. med Renter heraf 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato den 12te Maj 1902, hvilket Beløb Rederiet skal skylde dem i Erstatning for det Tab, som de skulde have haft ved, at et ustævnt Firma i Slagelse har vægret sig ved at modtage et i „Germania" indladet Kvantum Rug. Dette var nemlig bestemt til Opfyldelse af en mellem bemeldte Firma som Køber og de Appelindstævnte som Sælgere ved Kontrakt af 20de Februar 1902 afsluttet Handel om en Ladning Rug af nærmere angiven Størrelse, og Firmaet i Slagelse havde støttet sin ommeldte Vægring paa, at der, skønt

Firmaet ved Kontrakten havde købt „en Ladning Rug", i „Germania" foruden Rugen fandtes indladet et for en anden Modtager bestemt Parti af ca. 110 Baller Hamp.

Appellanterne paastod den ovenanførte Arrest ophævet som ulovlig gjort og sig frifundne, men ved Sørettens Dom af 6te April 1903 blev Arresten stadfæstet som lovlig gjort og forfulgt og „Germania"s Rederi tilpligtet at betale i Erstatning til de Appelindstævnte et saa stort Beløb, dog ikke over 5 000 Kroner, som maatte blive fastsat ved 2 uvillige paa Rederiets Bekostning udmeldte Mænds Skøn, med Renter heraf som paastaaet, medens Sagens Omkostninger, som begge Parter havde paastaaet sig tillagte hos Modparten, ophævedes. Denne Dom har Appellanterne indanket for Overretten, hvor de gentage deres i 1ste Instans nedlagte Paastand, medens de Appelindstævnte paastaa Sørettsdommen stadfæstet. Begge Parter have derhos paastaaet sig tillagt Appelsagens Omkostninger hos Modparten.

Ifølge Sagens Oplysninger afsluttedes der den $^{10}/_{23}$ April 1902 mellem et ustævnt Firma i Riga som Befragter og „Germania"s Rederi som Bortfragter et Certeparti, hvori det bl. a. hedder, at Bortfragteren af Skibet, der opgives at have 400 d. w. o: circa 400 Tons død Vægt forpligter sig „til at stille sit nævnte Skib, der maa være tæt, godt kalfatret og fuldkommen sødygtigt og udrustet for den forestaaende Reise til Disposition for Herr Befragteren, nemlig for en Reise fra Riga til: en god dansk Havn nordligst Aarhus inkl. en god & sikker dansk eller svensk Sundhavn, eller saa langt Skibet stedse med Sikkerhed kan flyde flot, til Transport af en Ladning af 883 Tons Rug løst, eventuelt fuld og bekvem Ladning i Befragterens Valg". — — — „Efter lykkelig Ankomst til Lossepladsen og efter sket rigtig Aflevering af Ladningen (dog hæfter Kaptajnen ikke for Søskade) erholder Kaptajnen eller dennes Ordre kontant og uden Afdrag den betingede Fragt af Mk. 2 250 — siger To Tusinde to hundrede og femti Reichsmark Lumpsum for 385 Tons, hvis fuld Ladning aflades, faar Skibet elleve Mark paa 2 000 Ko. Rug basis.

Skibets Tillastning og Losning sker i tilsammen 4, siger fire, paa hinanden følgende Dage (Søndag og lovlige Helligdage undtagne). Men opholdes Skibet udover den ovennævnte Tid, skal der for hver Overliggedag godtgøres det M. 200 — Dag for Dag. Skibet maa dog ikke opholdes mere end ti Overliggedage". — — — „Ved en rouche Befragtning stiller Kaptajnen sit hele Skib, Rum og Dæk til Befragterens Disposition". „For Opfyldelsen af alt det forannævnte indestaar Befragteren med Ladningen, Bort-

fragteren med Skibet, og er Fragtens Beløb fastsat som Bøde for Ikkeopfyldelsen af nogensomhelst af dette Certeparties Betingelser."

Der udstedtes derhos et Riga den $^{17}/_{29}$ April 1902 dateret Konossement, hvori „Germania"s Fører erkjendte af Firmaet i Riga at have faaet indladet 383 000 Kilogram Rug, som han forpligtede sig til at aflevere i Korsør imod Betaling af en Fragt af 11 Reichsmark pr. udleverede 2 000 Ko. og iøvrigt i Overensstemmelse med Certepartiets Bestemmelser. Dette Konnossement blev af Firmaet i Riga endosseret til et andet ustævnt Firma og af dette atter til de Appelindstævnte.

Medens de Appelindstævnte gøre gældende, at „Germania"s Rederi har misligholdt sine Forpligtelser ved at lade Skibet indtage det ommeldte Parti Hamp, saa at de indladede 383 000 Kilogram Rug ikke kom til at udgøre hele Ladningen, have Appellanterne til Støtte for deres Paastande bl. a. anført, at Indladningen af Hampen allerede af den Grund ikke kan betragtes som en Misligholdelse af Rederiets Forpligtelser overfor de Appelindstævnte som Ihændehavere af det ommeldte Konossement, at der hverken ved selve Konossementet eller ved de Bestemmelser i Certepartiet, hvortil der i samme henvises — til hvilke Certepartiets Angivelser af, hvad der vilde være at indlade, ikke kan henregnes — er givet Konossementets Modtager noget Tilsagn om, at den indladede Rug skulde udgøre hele Skibets Ladning.

Da der maa gives Appellanterne Medhold i det af dem saaledes anførte, vil deres Paastand være at tage til Følge, uden at det bliver nødvendigt at komme ind paa, hvad de iøvrigt have anført til Støtte for denne. Dog findes Sagens Omkostninger efter Omstændighederne at burde ophæves for begge Retter.

Stempelovertrædelse foreligger ikke her for Retten.

T. k. f. R.

Den ovenomtalte Arrestforretning ophæves.

Appellanterne Firmaet E. Jørgensen & Ko. af Korsør paa Dampskibet „Germania"s Rederis Vegne bør for Tiltale af de Appelindstævnte Firmaet Conrad Hinrich Donner af Hamburg i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger i begge Instantser ophæves.

19.

Kungl. Maj.ts Dom den 23 Mars 1904.

Ångfartygsaktiebolaget Trio

emot

Stockholms Superfosfat-Fabriks-Aktiebolag.

Enligt konnossement den 9 November 1900 hade ångfartyget „Serla" i Riga inlastat 6 210 centner eller 310 500 kilogram linfrökakor att aflemnas i Göteborg till mottagaren. Sedan „Serla" efter ankomsten till Göteborg till Stockholms Superfosfat-Fabriks-Aktiebolag såsom mottagare utlossat 268 917 kilogram, vägrade befälhafvaren fortsätta lossningen, enär bolaget icke fullgjort befälhafvarens föreskrifter i fråga om gäldande af frakt och öfverliggedagsersättning. Enligt särskild öfverenskommelse fick bolaget sedan öfvertaga återstoden af partiet, som befanns utgöra allenast 38 408 kilogram, hvadan i lasten yppats en undervigt af 3 175 kilogram. Enär konnossementet stadgade att godset skulle aflemnas genast efter fartygets ankomst så skyndsamt som ångaren kunde leverera detsamma samt fartyget varit till viss del befraktadt, anses liggedagarne för fartyget böra bestämmas enligt Sjölagen. Då hinder från superfosfatbolagets sida icke mött för lastens lossning inom liggetidens utgång, ålägges ångfartygsaktiebolaget Trio såsom redare för „Serla" att ersätta ej mindre värdet af den i lasten yppade undervigten än äfven den skada och förlust, som genom befälhafvarens ofvanberörda vägran för öfrigt tillskyndats superfosfatbolaget.

Enligt konnossement den 9 November 1900 erkände befälhafvaren å ångfartyget „Serla" P. Andersson att han å sitt fartyg, då liggande i Riga, mottagit 6 210 centner eller 310 500 kilogram linfrökakor och förband sig att dermed afgå till Göteborg och der aflemna varan till mottagaren. Mottagare var Stockholms Superfosfatfabriksaktiebolag, hvilket i Göteborg har en filial. „Serla" framkom till Göteborg den 13 November 1900, och påbörjades lossningen den 14 November. Sedan en del af lasten eller 268 917 kilogram utlossats till bolaget, vägrade emellertid den 19 November fartygets befälhafvare att fortsätta lossningen med mindre mottagaren erlade frakt och öfverliggedagsersättning. Då bolaget ej tillmötesgick dessa fordringar, afbröt befälhafvaren lossningen till bolaget samt upplade återstoden af lasten under annans vård. På grund af särskild öfverenskommelse mellan parterna fick bolaget sedermera till sig utlemnadt återstoden af partiet, som vid verkställd uppvägning befanns väga allenast 38 408 kilogram, hvadan i lasten yppats en undervigt af 3 175 kilogram.

Superfosfatbolaget instämde härefter till Rådstufvurätten i Göteborg ångfartygsaktiebolaget Trio såsom redare för „Serla"

samt anförde: För erhållande af rättighet att låta utlossa linfrökakorna hade superfosfatbolaget vid konnossementets mottagande erlagt frakt för hela det enligt konnossementet inlastade linfrökakspartiet efter ett pris af 141 mark för 1000 kilogram. Genom befälhafvarens egenmäktiga åtgärd att efter fartygets ankomst till Göteborg vägra partiets utlossning hade superfosfatbolaget betagits möjligheten att styrka befintligheten af den sedermera yppade undervigten i partiet. Superfosfatbolaget yrkade derför åläggande för Trio att ersätta den förlust superfosfatbolaget lidit derigenom, att aflastaren undgått återbetala hvad bolaget betalt utöfver hvad bolaget varit skyldigt att erlägga för det till bolaget utlossade partiet linfrökakor med 447 mark 67 pfennige äfvensom enligt räkningar godtgöra bolaget de utgifter, som bolaget fått vidkännas i följd af befälhafvarens ofvan omförmälda vägran med tillhopa 135 kronor 62 öre.

Trio gjorde gällande att befälhafvarens åtgärd att vägra utlossningen till bolaget varit fullt befogad. „Serla“ hade utom linfrökakorna innehaft en last af 1 200 centner hvete. Bestämmelsen i 137 § Sjölagen om liggedagar vore derför i förevarande fall ej tillämplig, enär här vore fråga om styckegodsbefraktning och lastemottagaren följaktligen pligtig att genast afhemta godset i den ordning befälhafvaren bestämde, hvilket superfosfatbolaget icke gjort. I konnossementet stadgades att lossningstiden skulle börja löpa „genast efter ankomsten“, hvarjemte lemnades föreskrifter om lossningens verkställande. Jemväl af dessa bestämmelser följde att 137 § Sjölagen här ej egde tillämpning. Vidare hade superfosfatbolaget ej fullgjort sin skyldighet i fråga om gäldandet af frakten. Då befälhafvaren vägrade fortsätta utlossningen, hade bolaget faktiskt ej erlagt full frakt för det redan utlossade partiet och den säkerhet bolaget bjudit för frakten hade varit sådan att densamma icke kunnat af befälhafvaren godkännas. Trio bestred derför till alla delar superfosfatbolagets yrkanden.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 28 November 1901: I målet vore utredt *att*, sedan ångfartyget „Serla“, som enligt åberopade konnossement i Riga inlastat 6 210 centner linfrökakor, motsvarande 310 500 kilogram att aflemnas i Göteborg till mottagaren mot en betingad frakt af 18 mark för utlossade 2 000 kilogram, tisdagen den 13 November på aftonen ankommit till Göteborg, lossningen tagit sin början onsdagen den 14 November vid middagstiden och fortgått till och med lördagen den 17 November på aftonen, då 268 917 kilogram linfrökakor blifvit utlossade: *att* fartygets befälhafvare, som sistsagda dag på förmid-

dagen af superfosfatbolaget som lastemottagare i afräkning å fraktbeloppet uppburit 2 000 kronor ungefärligen motsvarande frakten för den då utlossade delen af lasten, måndagen den 19 November, då superfosfatbolagets folk infunnit sig vid ångfartyget för lossningens fortsättande, förbjudit sådan, enär superfosfatbolaget icke guldit vare sig hela fraktbeloppet eller öfverliggedagsersättning, hvarpå fartyget förut gjort anspråk; *att* återstående lasten på måndagseftermiddag af befälhafvaren lossats och upplagts å magasin i Göteborg; *samt att* enligt vänlig öfverenskommelse mellan parterna superfosfatbolaget sedermera den 29 November utbekommit återstoden af lasten, som vid uppvägning samma dag befunnits utgöra 38 408 kilogram, hvadan alltså i lasten yppats en undervigt af 3 175 kilogram.

Och enär genom stadgandet i konnossementet att godset skulle aflemnas genast efter fartygets ankomst så skyndsamt som ångaren kunde leverera detsamma, antalet liggedagar för fartyget icke kunde anses hafva blifvit bestämdt, samt vid sådant förhållande och då fartyget blifvit till viss del befraktadt bestämmelserna i 118 och 119 §§ Sjölagen vore i förevarande fall tillämpliga och i enlighet dermed liggedagarna för ångfartyget, som mätte 288,98 tons, uppgått till fyra, hvilka, då lossningen lagligen bort börja dagen efter onsdagen den 14 November, då fartyget var färdigt att lossa, tilländagått först med måndagen den 19 November;

alltså och då superfosfatbolaget sistsagda dag dels vid kontorstidens början å bankinrättning i Göteborg deponerat 500 kronor till betäckande af resterande frakt samt eventuella liggedagspenningar för en dag 300 kronor och dels vid middagstiden för enahanda afseende och under åberopande af 155 § Sjölagen ett lika belopp och sålunda fullgjort hvad honom enligt lag ålegat för rättigheten att utbekomma lasten, samt befälhafvaren vid sagda förhållande saknat fog för sitt yrkande om öfverliggedagsersättning äfvensom för sin vägran att till superfosfatbolaget utlemna återstående lasten, mot hvars lossning inom liggetidens utgång hinder från superfosfatbolagets sida ej mött,

funne Rådstufvurätten ångfartygsaktiebolaget Trio såsom „Serla"s rederi hafva skyldighet ersätta superfosfatbolaget ej mindre värdet af den i lasten yppade undervigten, utgörande, efter afdrag af å densamma belöpande frakt, 447 mark 67 pfennige än äfven den skada och förlust, som genom befälhafvarens ofvanberörda vägran tillskyndats superfosfatbolaget, i följd hvaraf och då Trio ej gittat bestrida, att superfosfatbolaget i sådant afseende

fått vidkännas de i åberopade räkning upptagna kostnader, tillhopa 123 kronor 62 öre och Trio derutöfver godkänt till betalning ett ytterligare kostnadsbelopp 12 kronor, Trio förpligtades, dock endast med fartyg och frakt, att mot kvitto till superfosfatbolaget utgifva dels 447 mark 67 pfennige antingen i detta myntslag eller i svenska penningar efter den vid betalningstiden gällande kurs och dels 135 kronor 62 öre äfvensom att ersätta superfosfatbolaget dess kostnader å rättegången med 555 kronor.

Trio sökte ändring i Göta Hofrätt under yrkande om ogillande af superfosfatbolagets talan. De i bolagets räkningar upptagna utgiftsposterna bestred Trio såsom obestyrkta.

Superfosfatbolaget yrkade fastställelse å Rådstufvurättens dom.

Hofrätten fann i dom den 5 December 1902 ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom och skulle Trio godtgöra superfosfatbolaget dess kostnader å saken i Hofrätten med 46 kronor.

Trio fullföljde hos Kungl. Maj.t sitt ändringssökande, hvilket af superfosfatbolaget bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj.t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligtade Trio ersätta superfosfatbolagets kostnader å saken hos Kungl. Maj.t med 100 kronor.

Indhold: 12. Trondhjems Sjøret: Aktieselskabet Trondhjems Preserving Co., ltd. mod Det forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn, ved Skibsmægler Thv. M. Moe. — 13. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Kaptein Chr. Jørgensen som Fører af Dampskibet „Vera". — 14. Bergens Sjøret: S/S „Fiskeren"s Rederi mod S/S „Skjold"s Rederi. — 15. Christiania Sjøret: Fox Roy & Co. mod Dampskibet „Viken"s Rederi og Skibsreder D. S. Meier. — 16. Norges Høiesteret: Aktieselskabet „Urania" mod Det kongelig oktrojerede Søassurance-Compagnie i Kjøbenhavn ved dets Bestyrelse og Aktieselskabet Moss Værft, Bjergnings- og Dykker-Co. ved dets Bestyrelse. — 17. Kungl. Maj.t:s Dom: Befälhafvaren å ångfartyget „Kyros" Sjökaptenen J. P. Hörberg emot Ångbåtsaktiebolaget Kalmar Sund. — 18. Landsoverretten i Kjøbenhavn: P. Jørgensen & Ko. mod C. H. Donner. — 19. Kungl. Maj.t:s Dom: Ångfartygsaktiebolaget Trio emot Stockholms Superfosfat-Fabriks-Aktiebolag.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 7	Aargang V	1904

20.

Norges Høiesteret, den 25de Marts 1904.

Skibsfører B. Olsen
(Advokat Nørregaard)

mod

Dampskibsaktieselskabet „Oslo"
(Advokat Gustav Blom).

En Klausul i en Kontrakt mellem Rederi og Fører, hvorefter Sidstnævntes indbetalte Aktiebeløb skal tilbagebetales ham, medmindre Fjernelsen sker for saadanne Forseelser som i Sjøfartslovens § 63 første Afsnit nævnt, antages ikke at give Føreren Ret til saadan Tilbagebetaling, selv om ingen Forseelse er begaaet af Føreren, naar Rederiet opløses ved Salg af Skibet, være sig frivilligt eller tvungent.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel:* Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og nærmere faktiske Omstændigheder henviser jeg til Christiania Byrets Dom af 19de Januar 1901, ved hvilken saaledes blev kjendt for Ret:

„Forsaavidt Skibsfører B. Olsen mod Dampskibsaktieselskabet „Oslo" har nedlagt Paastand om Tilkjendelse af 3 Maaneders Hyre

med tilsammen 750 Kroner og Stadfæstelse af den under Sagen omhandlede Arrestforretning, afholdt blandt andet for dette Beløb, afvises Sagen.

Forøvrigt ophæves den nævnte Arrestforretning, og bør det ovennævnte Dampskibsselskab for Skibsfører B. Olsens Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves."

Dommen er afsagt under Dissens, idet et af Rettens Medlemmer, der var enig i den delvise Afvisning, forøvrigt voterede for Tilfølgetagelse af Skibsfører Olsens Paastand, dog under Ophævelse af Processens Omkostninger.

Byrettens Dom er af Skibsfører Olsen paaanket til Høiesteret, hvor der for ham er nedlagt saadan Paastand:

1. At Byrettens Dom, forsaavidt den gaar ud paa Sagens Afvisning, kjendes uefterrettelig, og at Appellantens Paastand om Tilkjendelse af 3 Maaneders Gage med tilsammen 750 Kr. og Stadfæstelse forsaavidt af den omhandlede Arrestforretning hjemvises til Paadømmelse ved Byretten,
2. at Byrettens Dom forøvrig underkjendes, og at Indstevnte tilpligtes at betale til Appellanten Kr. 10,048.40 med 4 pCt. Rente deraf fra 1ste Juni 1899,
3. at den afholdte Arrestforretning stadfæstes forsaavidt angaar sidstnævnte Beløb, samt
4. at Indstevnte tilpligtes at betale Appellanten Sagens Omkostninger ved Byretten og Høiesteret.

Indstevnte har paastaaet Stadfæstelse af Byrettens Dom og Tilkjendelse hos Appellanten af Omkostninger for Høiesteret.

Jeg kommer til samme Resultat som Byrettens Flertal; og forsaavidt den delvise Afvisning angaar, henholder jeg mig ligeledes til Byrettens Begrundelse.

Med Hensyn til den øvrige Del af Sagen finder jeg derimod Byrettens Resultat begrundet ved en Betragtning, der gjør det unødvendigt for mig at udtale nogen Mening angaaende de af Byretten omhandlede Spørgsmaal. Byretten synes at være gaaet ud fra som en given Sag, at den paagjældende Kontrakt giver Appellanten en — bortseet fra Forbeholdet med Hensyn til Forgaaelser mod Sjøfartslovens § 63 — ubetinget Ret til Udløsning, hvis hans Fratræden skyldes en Beslutning fra Selskabets Side, hvad enten denne Beslutning gaar ud paa Salg og som Følge deraf Selskabets Opløsning eller paa Førerens Afskedigelse, medens Selskabet vedbliver at bestaa og beholder Skibet. Og de Spørgsmaal, som Byretten omhandler, er alene Spørgsmaalet, om Salg ved Tvangsauktion ubetin-

get bliver at sidestille med frivilligt Salg; et Spørgsmaal, som Byretten iøvrigt finder afskaaret ved Proceduren — samt Spørgsmaalet, om i ethvert Tilfælde Tvangssalget kan ansees foranlediget ved Selskabets egne Organer enten forsætlig eller ved uagtsomt Forhold, og af den Grund kan regnes lige med frivilligt Salg.

Indstevnte har imidlertid ialfald her i Retten gjort gjældende, at Meningen med Overenskomsten kun har været at tilsige Appellanten Udløsningsret i Tilfælde af, at han afskediges vilkaarlig, og det er ikke fra Appellantens Side fremholdt, at denne Indsigelse er ny og derved afskaaret. I denne Betragtning finder jeg i Hovedsagen at maatte give Indstevnte Medhold. Den omhandlede Bestemmelse i Kontrakten lyder saa: „Dersom Kapt. Olsen fjernes fra ovennævnte Stilling i Selskabet, bliver hans indbetalte Aktiebeløb at tilbagebetale ham, medmindre Fjernelsen sker for saadanne Forseelser, som i Sjøfartslovens § 63 første Afsnit er nævnt."

Den ligefremme og naturlige Forstaaelse af denne Bestemmelse forekommer mig at være den, at der handles om det Tilfælde, at Føreren afskediges fra sin Stilling, uanseet at Skibet er i Behold og Selskabet vedbliver at bestaa. Man kan ikke vel sige, at Føreren fjernes fra sin Stilling i Selskabet, hvis Skibet forliser, og Selskabet som Følge deraf opløses, og neppe heller hvis Selskabets Opløsning foranlediges ved Salg af Skibet, hvad enten nu Salget kan ansees nødvendigt eller ikke. Ogsaa Fortsættelsen: „medmindre Fjernelsen sker for saadanne Forseelser" o. s. v. er egnet til at bestyrke den Opfatning, at der med „Fjernelse" menes Afskedigelse. Hvis Meningen havde været, at Føreren ogsaa i Tilfælde af Selskabets Opløsning skulde have den samme Ret, vilde det være let i faa Ord at give Udtryk herfor. Og naar saa ikke er skeet, men det endog ved Ordene: „fjernes fra ovennævnte Stilling *i Selskabet*" positivt antydes, at der ikke handles om det Tilfælde, at Selskabet opløses, maa det under enhver Omstændighed erkjendes efter Overenskomstens Udtryk at være saa tvivlsomt, om Meningen har været, at han ogsaa i Tilfælde af Opløsning skulde have Ret til at faa sit indbetalte Aktiebeløb uformindsket tilbage uanseet Aktiekapitalens Formindskelse, at man ialfald ikke kan gaa ud fra denne Forstaaelse, medmindre der iøvrigt kan anføres antagelige Grunde for, at Meningen maa have været denne. Jeg tror ikke, at der foreligger saadanne Grunde. Tvertimod finder jeg, at den Fortolkning af Kontraktsbestemmelsen, som foran er gjort gjældende som bedst stemmende med Ordene, ogsaa bedst stemmer med, hvad der maa antages at være Bestemmelsens Foranledning. Som af Appellanten anført er det almindeligt ved Ansættelse af en Skibsfører at kræve,

at han selv skal overtage en vis Part i Skibet, idet man derved vil opnaa at gjøre ham stærkere interesseret i dets Ve og Vel. For Føreren medfører imidlertid dette den særlige Risiko, at han kan blive opsagt fra sin Stilling og derved komme i den Situation, at der, naar han søger ny Ansættelse, stilles det samme Krav, men at han er afskaaret fra at efterkomme det, fordi han ikke kan faa realiseret sin Part i det gamle Rederi eller ialfald ikke faa for den paa langt nær, hvad den er værd. Dette er imidlertid en Vanskelighed, som han særlig møder i Tilfælde af, at han afskediges fra sin Førerpost, medens Selskabet vedbliver at bestaa. Hvis Selskabet opløses paa Grund af Skibets Forlis eller Salg, vil han jo ved Fordelingen af Selskabets Formue faa sin Andel udbetalt i Penge. At der for Tilfælde af Afskedigelse tilsiges ham at faa sit indbetalte Aktiebeløb tilbage og ikke blot at blive udløst med Værdien af den paa ham faldende Andel i Selskabsformuen, begrundes efter min Mening tilstrækkelig ved de praktiske Vanskeligheder, som den sidstnævnte Udløsningsmaade vilde medføre, og har neppe nogen anden Grund. At det skulde have været *tilsigtet* at gjøre Udløsningen fordelagtig for Føreren paa Selskabets Bekostning, forekommer mig lidet antageligt. Og i ethvert Tilfælde er det vel alene med vilkaarlig Afskedigelse for Øie, at der kunde være nogen rimelig Grund til at tilsigte noget saadant.

Paa Grund af denne min Opfatning af den omhandlede Overenskomst er det som sagt for Begrundelse af mit Resultat ikke nødvendigt at gaa nærmere ind paa de af Byretten behandlede Spørgsmaal, idet det er klart, at hvis Selskabet ligefrem kan beslutte Salg og Opløsning uden at give Føreren Ret til Udløsning efter Overenskomsten, kan han ikke faa nogen større Ret, om man ad en Omvei foranlediger Skibets Salg ved Tvangsauktion. Jeg vil dog tilføie, at jeg tillige er enig med Byretsflertallet i, at der ikke foreligger Bevis for, at Tvangsauktionen er foranlediget af Selskabets Organer enten forsætlig eller ved Uagtsomhed.

Jeg voterer efter det Anførte for Byretsdommens Stadfæstelse og finder derhos, at der er Grund til at paalægge Appell. at erstatte Modparten Processens Omkostninger for Høiesteret.

Konklusion:

Byrettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Skibsfører B. Olsen til Dampskibsselskabet „Oslo“ 500 — fem Hundrede — Kroner.

Assessor *V. Scheel*: Jeg kommer til samme Resultat som Førstvoterende, men bygger dette, hvad Spørgsmaalet om de 10,000

Kr. angaar, paa et mindre bredt Grundlag. Den af Førstvoterende citerede Passus i Overenskomsten af April 1898 handler efter sin Ordlyd alene ligefrem om det Tilfælde, at Skipperen vilkaarlig afskediges fra Skibets Tjeneste. At den herved ikke tager Sigte paa det Tilfælde, at Skibet sælges ved Tvangsauktion, finder jeg ganske klart. Men om, hvorledes Forholdet stiller sig, hvis Selskabet skiller sig ved Skibet, fordi det vil likvidere eller af anden Grund, paa det Spørgsmaal finder jeg ikke Opfordring til at indlade mig. Thi Sagens Grundlag er efter min Mening det, at Skibet her er solgt ved Tvangsauktion. Og det er paa den Basis, jeg tror, at Sagens Udfald maa afgjøres, og paa den Basis er Sagen efter min Mening procederet fra begge Parters Side. Jeg bygger altsaa paa dette Grundlag. Nu har der ved Høiesteret ligesom ved Byretten været tvistet i adskillig Udstrækning mellem Parterne om, hvorledes Appell. efter sin Procedure ved Byretten er afskaaret fra Adgang til at bygge sin Paastand paa det Grundlag, at Tvangssalget allerede i og for sig gav Appell. Ret til at forlange de 10,000 Kroner tilbagebetalt, eller om han er indskrænket til alene at bygge paa det snevrere Søgsmaalsfundament, at Direktionen uden Nødvendighed planmæssig har ladet det komme til Tvangsauktion for derved at blive fri for Appellantens Førerret. Jeg antager, at Appellanten ikke er indskrænket til dette snevrere Søgsmaalsfundament, men skal forøvrigt ikke indlade mig nærmere derpaa, da jeg som sagt mener, at den Omstændighed, at Skibet blev solgt ved Tvangsauktion, ikke i og for sig gav Appellanten nogen saadan Ret som af ham paastaaet. Spørgsmaalet bliver derfor, om Appell. kan gives Medhold i sin Paastand om, at Direktionen som anført planmæssig og uden Nødvendighed har ladet det komme til Tvangsauktion. Jeg har forsaavidt forstaaet Indst. saa, at han medgiver, at om dette ansees bevist, vilde Følgen blive, at Appell. maatte gives Medhold i sin Paastand om Ansvar for Indst. Men Bevisbyrden for, at det forholder sig saaledes, paahviler Appell., og jeg er enig med Byretten i, at saadant Bevis ikke er ført, idet jeg finder i alt Væsentligt at kunne henholde mig herom til Rettens Begrundelse. Jeg bemærker kun foranlediget ved en Ytring i Domspræmisserne, at det er paa det Rene ved Høiesteret, at den Mand, som ved Tvangsauktionen kjøbte Skibet, ikke var nogen Straamand, med andre Ord, at der fandt et reelt Kjøb Sted.

Subsidiært har Appell. procederet paa, at Direktionen har gjort sig skyldig i Culpa ligeoverfor Appell. specielt ved ikke at sende ham Penge til Dækkelse af Stavanger Støberi og Doks Krav. Det er af Indst. gjort gjældende, at der efter Proceduren ikke er Ad-

gang for Appell. til at paaberaabe denne Søgsmaalsgrund, og jeg maa ogsaa anse det for meget tvivlsomt, om Appell. ikke ved sin Procedure for Byretten har afskaaret sig Adgang dertil. Men jeg finder det ikke nødvendigt at udtale noget bestemt herom; thi selv om man antager at Appell. har Adgang til at bygge paa denne Søgsmaalsgrund, kan jeg ikke i Realiteten give ham Medhold. Jeg finder nemlig ikke, at der efter Oplysningerne er Grund til at statuere, at der fra Direktionens Side er udvist noget saadant Forhold ligeoverfor Skipperen, at dette skulde kunne betragtes som kulpøst. Jeg skal alene bemærke med Hensyn til Byrettens dissenterende Medlems Begrundelse, at det ikke forholder sig saa efter Oplysningerne, at det alene var Stavanger Støberi og Dok, som truede med Tvangsauktion, men at der var tillyst Tvangsauktion over Skibet ogsaa for et en anden Kreditor tilkommende Beløb paa indpaa 3000 Kr., og at der for en anden Fordring var gjort Exekution i Fartøiet, samt at der løb flere forfaldne Akcepter, ligesom der var ialfald en Fordring paa 2500 Kr. som havde Sjøpanteret. Det maa derfor med Føie siges, at Direktionen ingenlunde havde Grund til at antage, at alt vilde kunne gaa godt, naar blot den Fordring, som Stavanger Støberi og Dok havde, blev dækket. Allerede den Omstændighed, at Direktionens Medlemmer havde stillet sig personlig ansvarlige for en Vexel paa 15,000 Kr., viser noksom, at Stillingen ikke var let og ikke uden Risiko for disse Medlemmer personlig. Jeg er enig med Førstvoterende, ogsaa hvad Procesomkostningerne for Høiesteret angaar, og voterer saaledes for hans Konklusion.

Assessor *Birkeland:* Jeg er i det Væsentlige enig med Andenvoterende, Hr. Assessor V. Scheel.

Extraordn. Assessor, Professor *Stang:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende og skal kun tilføie, at man efter min Mening maa komme til samme Resultat, selv om man lægger en anden Fortolkning af Kontrakten til Grund og antager, at Skibsføreren havde Ret til Udløsning i alle Tilfælde af frivilligt Salg. Skibet er jo i nærværende Tilfælde solgt ved Tvangsauktion. og der foreligger efter min Opfatning ikke i Sagens Oplysninger Grund til at antage, at Direktionen kunde forhindret Tvangssalget. Jeg er forsaavidt enig med Andenvoterende og kan altsaa subsidiært bygge Resultatet paa hans Begrundelse.

Extraordn. Assessor, Docent *Gjelsvik:* Jeg er enig med de foregaaende Voterende med Hensyn til Spørgsmaalet om de 750 Kr. som Appell. har sagsøgt Selskabet til at betale i Gage for tre Maaneder.

Med Hensyn til det andet Spørgsmaal, om Appell. forlods skal

faa udbetalt af Selskabet det indbetalte Aktiebeløb 10,000 Kr., er jeg derimod kommet til et andet Resultat end de tidligere Voterende.

Det springende Punkt her er, hvorledes den i April 1898 mellem Kaptein Olsen og Selskabet oprettede Kontrakt er at forstaa. Denne Kontrakt har to Sider. Den ene i Selskabets Interesse og den anden i Kapt. Olsens Interesse. Naar det blev fastsat, at Olsen skulde før han fik Førerposten, tage Aktier i Selskabet for 10,000 Kr., saa var denne Bestemmelse fattet i Selskabets Interesse. Herved vilde Selskabet sikre sig, at Olsen personlig blev interesseret i, at Driften gik saa heldig som mulig. Andet Passus i Kontrakten, saalydende: „Dersom Kapt. Olsen fjernes fra ovennævnte Stilling i Selskabet, bliver hans indbetalte Aktiebeløb at tilbagebetale ham, medmindre Fjernelsen sker for saadanne Forseelser, som i Sjøfartslovens § 63 første Afsnit er nævnt", — er derimod aftalt i Olsens Interesse. Øiemedet med denne Bestemmelse er efter min Mening at sikre Kapt. Olsen, der efter Kontrakten at dømme har indskudt Pengene af Hensyn til Førerposten, for at opnaa denne. Og Bestemmelsen maa da, saalangt Ordene tillader det, fortolkes saaledes, at dette Øiemed opnaaes. Men det vilde ikke ske, forsaavidt det skulde staa Selskabet frit for paa et hvilketsomhelst Tidspunkt at likvidere eller opløse sig eller afhænde Skibet ved frivilligt Salg. Skulde det have været Meningen, at Olsen da ikke forlods, under Forudsætning af Selskabets Solvents, skulde faa sit Aktieindskud tilbage, vilde den citerede Bestemmelse i Kontrakten efter min Mening være at anse saagodtsom uskrevet. Ordene „fjernes" og „Fjernelsen" maa da forstaaes saaledes, at de ogsaa omfatter Tab af Førerstillingen paa Grund af frivilligt Salg af Skibet eller frivillig Opløsning af Selskabet. Bestemmelsens Øiemed nødvendiggjør denne Forstaaelse, og Udtrykkene selv, „fjernes" og „Fjernelsen", kan ikke siges at være til Hinder for en Forstaaelse, som Bestemmelsens Øiemed tilsiger. Men gjælder dette under Forudsætning af frivillig Opløsning af Selskabet eller i Tilfælde af frivilligt Salg af Skibet, antager jeg, at det samme maa gjælde, om Skibet gaar ud af Selskabets Besiddelse ved Tvangssalg. Under Forsætning af Selskabets Solvents, — og først da opstaar Spørgsmaalet — er der ingen Grund til at opstille nogen anden Regel for det Tilfælde, at Selskabet lader det komme til Tvangssalg. Heller ikke i dette Tilfælde er det nemlig paa Grund af noget Forhold fra Kapteinens Side, at han er kommet ud af sin Stilling; han var villig til at forblive. Men hvad man nu end vil antage om dette Punkt i sin Almindelighed, saa tror jeg ikke, at det vilde gjøre nogen Forskjel i det foreliggende Tilfælde. Det maa ansees at være paa det Rene, at Advokaterne Blom & Koss ind-

friede ialfald den Del af Gjælden, for hvilken Tvangsauktionen holdtes, som Mandatarer for Selskabet, kfr. Telegrammet fra Disponenten Kielland til Olsen af 14de Marts 1899, hvoraf citeres: „Advokat Blom ordner alt". Hermed maa menes, hvad Appell. lægger i Ordene, nemlig at Adv. Blom ordner alt paa Selskabets Vegne. At Meningen har været, at Adv. Blom skulde ordne alt paa den Maade, at Skibet blev sat til Tvangsauktion, er lidet rimeligt. Den Slags Ordning kunde Selskabet have opnaaet ved at lade Kreditorerne optræde og engagere en Advokat. Har nu Adv. Blom indfriet Gjælden som Mandatar for Selskabet, hvorfor skulde han da pludselig forvandles til en retssøgende Kreditor? For en saadan Forvandling finder jeg ingen tilstrækkelig Grund at være tilstede i de foreliggende Omstændigheder. Thi Selskabets Gjæld beløb sig efter det under Proceduren oplyste ikke til mere end omtrent Halvparten eller kanske vel det af Skibets Udbringende ved Auktionen.

Efter det Anførte kommer jeg til det Resultat, at der af Selskabets Midler forlods bør udbetales Kapt. Olsen det indskudte Aktiebeløb paa 10,000 Kr.

Da jeg imidlertid efter den stedfundne Votering er i Minoritet med min Mening, finder jeg det unødvendigt at forme nogen Konklusion. Efter mit Standpunkt finder jeg, at Procesomkostningerne bør ophæves.

Extraordn. Assessor, Lagmand *Thinn*: Jeg er saavel i Begrundelsen som i Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg har navnlig ikke kunnet finde, at der af Hensyn til Proceduren skulde være noget iveien for at afgjøre Sagen paa det Fundament, som Førstvoterende har stillet i Spidsen af sit Votum. Det er af Indst. udtrykkelig hævdet, at den omhandlede Kontrakt ikke kan have nogen anden Mening end den, at kun dersom Selskabet vilkaarlig afskedigede Kapteinen, skulde denne have Ret til Indskuddets Tilbagebetaling.

Assessor *Reimers*: Jeg er ligeledes i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende og tiltræder derhos Hr. Professor Stangs Bemærkninger. Jeg slutter mig altsaa til den af Førstvoterende fremholdte Forstaaelse af Overenskomsten. Med denne Forstaaelse er det imidlertid efter min Mening ikke udelukket, at hvad der i Overenskomsten er bestemt for det Tilfælde, at Skipperen fjernes fra sin Stilling i Selskabets Tjeneste, ogsaa maa gjælde, hvor denne Bestemmelse til Skade for Skipperen søges omgaaet ad en Omvei. Hvis det altsaa kunde ansees godtgjort, at den Tvangsauktion over Fartøiet, som medførte Selskabets Opløsning og dermed Appell.s Fratræden fra sin Stilling som Dampskibet „Oslo"s Fører,

var et kunstigt Arrangement, iværksat med det Formaal for Øie at blive Appell. kvit som Dampskibets Fører, mener jeg, at han efter Overenskomsten maatte have havt Krav paa Tilbagebetaling af det indbetalte Aktiebeløb. Men jeg er med Andenvoterende enig i, at saaledes staar Sagen ikke her, idet jeg efter Sagens Oplysninger ikke finder det tvivlsomt, at Tvangsauktionen var en Følge af og fremkaldt ved den mislige Stilling, hvori Selskabets Affærer befandt sig.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklussion.

21.

Landsoverretten i Viborg, den 28 Marts 1904.

Korn- og Foderstofkompagniet, nordjydsk Afdeling i Aalborg
(Overretssagfører Johnsen, Viborg)

ktr.

Kaptajn paa Dampskibet „Solfond" af Stavanger, Haave, paa Skibets Vegne og bemeldte Dampskibs Rheder, Sigval Bergesen i Stavanger
(Overretssagfører Welding, Kjøbenhavn).

Et Parti Solsikkekager befindes at være beskadigede ved Sammenblanding med Korn, og Rederiet dømmes til at erstatte Skaden i Henhold til *Sølovens § 142*, idet Retten ikke tog Hensyn til Rederiets Paastand om, at Separeringen havde været forsvarlig, men at Seilene og Presenningerne, der var anvendt til Separeringen, var sprængte ved Skibets Arbeiden i Søen under haardt Veir. Søforklaring var ikke foranstaltet afholdt af Kapteinen ved Skibets Ankomst til Bestemmelsesstedet.

I Oktober Maaned 1902 indtog det af Indstævnte, Kaptajn Haave, førte Dampskib „Solfond" af Stavanger i Henhold til derom oprettet Certeparti i Byen Novorossisk i Sydrusland først et Parti Solsikkekager og derefter ovenpaa Solsikkekagerne og adskilt fra disse ved udbredte Sejl og Pressenninger et Parti Rug og Byg. Efter at Skibet den 25de Oktober var afgaaet fra Novorossisk, mistede det i Sortehavet Vingerne af sin Skrue, hvorfor det under Sejl gik ind til Konstantinopel for at reparere, i hvilken Anledning Agterlasten blev, i hvert Fald delvis, omladet, hvorved en Del af de sammesteds indladede Solsikkekager maa antages at have lidt Skade ved Brud og Hensmuldren. Skibet afgik derpaa den 23de

November s. A. fra Konstantinopel og ankom — efter i en engelsk Havn den 11te December næstefter at have indtaget Kul — den 16de s. M. til Frederikshavn, hvor Kornladningen udlossedes, og hvorfra det den 20de s. M. afgik til Aalborg, hvortil det ankom samme Dags Formiddag, og hvor Udlosningen af Solsikkekagerne straks efter Middag paabegyndtes fra alle Skibets 3 Luger. Efter at Udlosningen var paabegyndt og en Del af Ladningen modtagen af Citanterne, Korn- og Foderstofkompagniet, nordjydske Afdeling i Aalborg, som Konnossementsindehavere, viste det sig, at den var iblandet med Rug og Byg fra den ovenover indtagne Kornladning, og Citanterne indgave derfor under 22de December til Søretten i Aalborg en Begæring om, at der maatte blive udmeldt to uvillige Mænd, „der kunne beskrive den Skade, der er sket ved denne Blanding, afgive Skøn over, hvormeget Korn, der er blandet imellem Oliekagerne, og taxere det Tab, der paaføres os (Citanterne) ved denne Blanding, alt for hver Luge særskilt." I Henhold til denne Begæring blev der samme Dag af Sørettens Formand udmeldt to Mænd til at foretage Skønsforretningen, der tilendebragtes den 30te s. M. og hvorved den Skade, der ved Iblandingen med Korn var tilføiet Ladningen, ansloges til følgende Beløb: for det fra Luge I, regnet fra Forenden af Skibet, oplossede til 316 Kr. 14 Øre, for det fra Luge II oplossede til 585 Kr. 46 Øre og for det fra Luge III oplossede til 578 Kr. 38 Øre, altsaa til ialt 1479 Kr. 98 Øre. Allerede den 22de s. M., altsaa samme Dag som Skønsmændene bleve udmeldte, lode Citanterne — efter hvis Anbringende Solsikkekagerne endvidere indeholdt mere Brud ɔ: Stumper og Smuld end sædvanligt — ved Notarius publicus i Aalborg Føreren af „Solfond", Indstævnte Kaptajn Haave, opfordre til at afgive Søforklaring for, som det hedder i den til Notarius rettede Rekvisition, „at vi kunne faa oplyst af ham, om denne store Brækage paa Oliekagerne skyldes Skibets Havari eller Oliekagerne ere indtagne i denne Tilstand i Novorossisk, eller om de have været oplossede og paany indladede i Konstantinopel", hvorhos de, idet de gjorde gældende, at den Omstændighed, at der fandtes en stor Mængde Rug og Byg blandt Oliekagerne, bevirkede, at disse vare betydeligt mindre værdifulde end Oliekager uden saadan Blanding, og idet de bemærkede, at de gjorde Kaptajnen og Skibet ansvarlige for den derved skete Skade og til Vurdering af Tabet havde ladet Søretten udmelde to uvillige Mænd, samtidig lod Kaptajn Haave meddele, at de, indtil Taksationen havde fundet Sted, og indtil en endelig Ordning paa dette Forhold forelaa, og Kaptajnen endvidere havde afgivet Søforklaring, vilde af Fragten tilbageholde et Beløb af 2000 Kr., som

efter Kaptajnens Ønske kunde deponeres i en Bank i Aalborg eller hos den norske Konsul. Efter Modtagelsen af denne Opfordring afgav Kaptajnen og en Del af Mandskabet paa „Solfond" den paafølgende Dag Søforklaring, hvoraf bl. a. fremgaar, at Skibets Ladning efter de afhørtes Formening blev forsvarlig stuvet og afmaattet saavel paa Afgangsstedet som ved Omladningen i Konstantinopel, saaledes at der ingen Risiko kunde være for Sammenblanding af de to Dele af samme, og hvoraf endvidere fremgaar, at Skibet under en stor Del af Rejsen havde haardt og stormfuldt Vejr. Endelig blev der den 30te s. M. — efter at Citanterne hos det svensk-norske Vicekonsulat „ved" Konsul Rechnitzer i Aalborg havde deponeret et Beløb af 9000 Kr. til Dækning af resterende Fragt „efter stedfindende rigtig Opgørelse" — efter deres Begæring af Fogden i Aalborg foretaget en Arrestforretning, hvorunder der blev dekreteret Arrest i det nævnte Depositum for indtil 4000 Kr. til Sikring af Citanternes paastaaede Erstatningskrav.

Under Anbringende af, at den skete delvise Sammenblanding af Solsikkekagerne og Kornet er foranlediget ved, at det har manglet paa tilstrækkelig Afmaatning imellem de to Dele af Skibets Ladning, have Citanterne derefter under nærværende Sag i 1ste Instans ved Aalborg Købstads Søret efter Stævning til Kaptajn Haave paa Skibets og Rhederiets Vegne søgt ham til Erstatning for det dem ved Sammenblandingen foraarsagede Tab med det af Skønsmændene udfundne Beløb 1479 Kr. 98 Øre tillige med Renter heraf 5 % p. a. fra Arrestforretningens Dato den 30te December 1902, indtil Betaling sker, samt til at høre den ommeldte Arrestforretning kendt lovlig gjort og forfulgt, for saa vidt angaar det nævnte Beløb 1479 Kr. 98 Øre, hvorhos Citanterne have paastaaet sig tilkendte Arrestforretningernes Omkostninger.

Under Sagens Gang lod imidlertid Rhederiet for sine Assurandører anmelde det Tab, det havde lidt ved at „Solfond" mistede sin Skrue, og i den i den Anledning opgjorte Dispache — i hvilken Ladningernes Sammenblanding i Agterrummet er betragtet som foranlediget ved Omladningen i Konstantinopel, og i hvilken den ovennævnte Skønsforretning er lagt til Grund ved Beregningen af Skaden, saaledes at det, der i den angives at være oplosset gennem 3die Luge, anses for at være det i Konstantinopel omladede Parti af Lasten — blev den Skade, det i Konstantinopel omladede Parti af Solsikkekagerne havde lidt ved Omladningen ansat til 575 Kr. 32 Øre, der tjener til Dækning af de 578 Kr. 38 Øre, hvortil Skønsmændene havde beregnet Skaden for 3die Luges Vedkommende, og efter at Rhederiet havde udbetalt Citanterne bemeldte 575 Kr. 32

Øre, have disse nedsat det indtalte Beløb med de nævnte 578 Kr. 38 Øre og indskrænket deres Paastand til alene at angaa Erstatning for Tab ved den gennem Lugerne I og II oplossede Del af Ladningen med Restbeløbet 901 Kr. 60 Øre. Ved Søretsdommen er Kaptajn Haave overensstemmende med sin derom nedlagte Paastand frifunden for Citanternes Tiltale, hvorhos Arrestforretningen er ophævet, og efter Stævning til Kaptajn Haave i Stavanger paa Skibets Vegne og til Skibets korresponderende Rheder Sigval Bergesen ligeledes i Stavanger som Hovedvederparter have Citanterne nu indanket Sagen her for Retten, hvor de, der endvidere have stævnet Konsul Rechnitzer i Aalborg „for som Depositarius af det omskrevne Beløb at varetage sit Tarv, om han dertil maatte finde Anledning", have gentaget deres i 1ste Instans endelig nedlagte Paastande, dog med den Restriktion, at de Indstævnte in solidum eller en af dem tilpligtes at betale det paagældende Beløb med Renter og Arrestforretningens Omkostninger. Medens Indstævnte Konsul Rechnitzer ikke har givet Møde for Overretten, have de Indstævnte Haave og Bergesen derimod procederet til Stadfæstelse af Søretsdommen.

De Indstævnte have nu gjort gældende, at den skete delvise Sammenblanding af Ladningens forskellige Dele er sket uden Skyld fra Skibsbesætningens Side, idet Adskillelsen er sprængt som Følge af det haarde Vejr paa Rejsen fra Konstantinopel og de derved fremkaldte stærke Bevægelser af Skibet i Søen. Det fremgaar i saa Henseende af Sagens Oplysninger, navnlig den, som meldt, afgivne Søforklaring, at Skibet den 26de og 27de November 1902 havde haard Storm af Nordvest med høj overbrydende Sø, i hvilken det slingrede og arbejdede meget, hvorhos det den 27de Novemher fik Slagside til Styrbord, der forøgedes de følgende Dage, hvor det fremdeles var uroligt Vejr; endvidere fremgaar det af bemeldte Oplysninger, at Skibet, efter at Vejret den 4de December næstefter havde bedaget sig, atter den 8de s. M. og følgende Dage indtil den 11te havde Storm af Øst med høj Sø, som bestandig slog over Skibet.

Ved det saaledes oplyste findes det imidlertid ikke overfor Citanternes Benægtelse at være bevist eller gjort antageligt, at den skete Iblanding af Korn i de indladede Solsikkekager skyldes nogen Søulykke — i hvilken Henseende Indstævnte Haave ej heller ved Skibets Ankomst til Frederikshavn har ladet optage nogen Søforklaring — eller anden ulykkelig Hændelse, som det ikke har staaet i Skipperens eller Mandskabets Magt at afværge, og Bortfragteren maa derfor ifølge Sølovens § 142 bære Ansvaret for den derved bevirkede Skade.

Idet derhos forskellige af de Indstævnte paaberaabte Uregelmæssigheder ved Afholdelsen af den ovennævnte Skønsforretning ikke ere af den Beskaffenhed, at de afgive tilstrækkelig Føje til at tilsidesætte Forretningen, der paa behørig Maade er afhjemlet og ikke gjort til Genstand for Paaanke, ville de Indstævnte, Haave dog kun paa Skibets Vegne, være at tilpligte in solidum — i hvilken Henseende de Indstævnte ikke have fremsat nogen særlig Indvending mod Citanternes Paastand for Overretten — at betale Citanterne det ovennævnte Beløb af 901 Kr. 60 Øre med Renter heraf som paastaaet, hvorhos den fornævnte Arrestforretning vil være at stadfæste, for saa vidt angaar et Beløb af 901 Kr. 60 Øre.

Omkostningerne ved Arrestforretningen samt Processens Omkostninger for begge Retter findes de Indstævnte efter Omstændighederne at burde ligeledes in solidum godtgjøre Citanterne med 200 Kr.

Statskassens Ret vil være at forbeholde med Hensyn til, at det ikke af den for Søretten den 30te Marts f. A. fremlagte Beskrivelse af Afhjemlingen af den ovennævnte Skønsforretning kan ses, at selve Forretningen har været skrevet paa behørigt stemplet Papir. Iøvrigt ses i Henseende til de under Sagen fremlagte Dokumenter ingen Stempelovertrædelse at være begaaet.

Thi kendes for Ret:

Den ovennævnte Arrestforretning bør som lovlig gjort og forfulgt ved Magt at stande, for saa vidt angaar et Beløb af 901 Kr. 60 Øre, og bør de Indstævnte, Kaptajn paa Dampskibet „Solfond" af Stavanger, Haave paa Skibets Vegne og bemeldte Dampskibs Rheder, Sigval Bergesen, en for begge og begge for en, til Citanterne, Korn- og Foderstofkompagniet, nordjydsk Afdeling i Aalborg, betale 901 Kr. 60 Øre med Renter heraf 5 % p. a. fra den 30te December 1902, indtil Betaling sker, og i Omkostninger ved Arrestforretningen og Procesomkostninger for begge Retter 200 Kr.

Statskassens Ret forbeholdes med Hensyn til, at det ikke af den for Søretten den 30te Marts 1903 fremlagte Beskrivelse af Afhjemlingen af den ovennævnte Skønsforretning kan ses, at selve Forretningen har været skreven paa behørigt stemplet Papir.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

22.

Kungl. Maj.ts utslag, den 8 April 1904.

Styrmannen Håkan Månsson

emot

Stadsfiskalen Lars Stendahl.

Barkskeppet „Marie Adelaide" grundstötte natten mellan den 2 och 3 Juli 1903 å Bresken mellan Söderarms fyr och Arholma. Styrmannen å fartyget Håkan Månsson, hvilken af Stadsfiskalen Lars Stendahl ställdes under tilltal för vållande till grundstötningen, dömes jemlikt *293 och 306 §§ Sjölagen* för det han genom grof vårdslöshet varit vållande till sjöolyckan att undergå fängelse en månad samt förklaras för alltid förlustig rättigheten att nyttjas såsom styrman.

Barkskeppet „Marie Adelaide" fördt af Sjökaptenen Johan Hansson Sjöström, afgick torsdagen den 2 Juli 1903 kl. 2 f. m. med last af trävirke och järn från Gefle med Newcastle som destinationsort. Kl. 12.10 natten mellan den 2 och 3 Juli grundstötte fartyget vid Bresken emellan Söderarms fyr och Arholma. Med tillhjelp af bergningsångare kom fartyget loss af grundet och infördes till Stockholm.

Styrmannen Håkan Månsson hade vakten å fartyget mellan kl. 8 och 12 e. m. den 2 Juli. En man stod vid rodret och en på utkik. Enligt skeppsdagboken hade fartyget kl. 9 e. m. kursen S. t. O., hvilken kurs kl. 11 e. m. förändrats till S. t. O. ½ O. Kl. 11 e. m. pejlades Simpnäsklubbens fyr på en gissad distans af 6 minuter. Kl. ½ 12 hade Månsson varseblifvit en fyr. Han hade antagit denna vara Lågskärs fyr och derför hållit kurs vestre om densamma. Efter slutet af Månssons vakt, hade en konstapel kommit upp på däck. Denne hade då insett, att fyren varit Söderarms fyr och att kursen varit oriktig samt skyndsamt förändrat den, men det hade då redan varit för sent och fartyget hade strax derpå stött på grund.

Söderarms fyr ligger på svenska sidan af Ålands haf, under det att Lågskärs fyr ligger på finska sidan O. N. O. om Söderarm. Afståndet mellan fyrarna är 16 minuter. Lågskärs fyr har fast sken. Söderarms fyr är en blänkfyr.

Månsson uppgaf vid sjöförklaringen att han icke kunde förklara, hur det varit möjligt att han förvexlat fyrarne. Fartygets kompass var vid tillfället riktig. Under natten rådde klart väder.

Månsson hade ofta färdats å ifrågavarande farvatten. Han var under hela vakten vaken och fullt nykter. Långt innan grundstötningen ägde rum hade Månsson sett land i vester. Vid sjöförklaringen uppgaf Månsson vidare, att kaptenen, då Månsson kl. 8 e. m. öfvertog vakten, förklarat att fartyget godt kunde falla ett halft streck. Vinden var då S. W. t. W. och kursen S. t. O.

Kaptenen förklarade att han ej erinrade sig, om han gifvit någon order om kursen. Derest så varit händelsen, hade han befallt, att fartyget skulle hålla S. S. O., till dess Söderarms fyr kommit i sikte och att kursen sedan skulle förändras med ledning af denna fyr.

Stadsfiskalen Lars Stendahl ställde vid Stockholms Rådstufvurätt Månsson under tilltal för vållande till ifrågavarande sjöolycka.

Under målets handläggning vid Rådstufvurätten anförde Månsson, att kaptenen gifvit honom order att styra S. t. O. Derest kaptenen såsom han påstått gifvit befallning om annan kurs hade kaptenen kunnat öfvertyga sig om att denna ej hållits såväl innan han gått till kojs, som kl. 11 på natten, då kaptenen från sin hytt frågat, hvar fartyget befann sig. Månsson hade vid sistnämnda tillfälle svarat kaptenen, att de befunno sig på 6 minuters afstånd från Simpnäsklubbens fyr. Hade kursen kl. 8 e. m. styrts S. S. O., skulle fartyget alldeles förts utom synvidden af sistnämnda fyr. Månsson påstod derföre, att kaptenen beordat honom att hålla oriktig kurs. Månsson hade för öfrigt ej kunnat kontrollera kursen, enär han saknat tillgång till sjökort, hvilket legat i kaptenens hytt.

Skenet från den fyr, som sedan befunnits vara Söderarm, hade Månsson i början antagit vara en lanterna. Och ännu vid slutet af Månssons vakt hade det varit så svagt, att man ej kunnat afgöra, om det kommit från en blänkfyr eller fast fyr.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 10 Oktober 1903: Enär Månsson under den tid han före grundstötningen haft vakten, måste, då befälhafvaren icke varit å däck, anses hafva varit för fartygets manövrering ansvarig;

samt Månsson erkänt att han då Söderarms fyr blifvit synlig, antagit denna fyr vara Lågskärs fyr samt i följd häraf hållit kursen vester om samma fyr och Månsson derigenom orsakat, att fartyget råkat å grund;

alltså och då Månssons berörda manövrering med afseende

å de förhållanden, hvarunder densamma egt rum, måste betraktas såsom grof vårdslöshet i tjensten,

pröfvade Rådstufvurätten i förmåga af 293 och 306 §§ Sjölagen rättvist döma Månsson för vållande till sjöolycka att hållas i fängelse en månad; hvarjemte Månsson förklarades för alltid förlustig rättigheten att såsom styrman nyttjas.

Månsson besvärade sig i Svea Hofrätt och sökte vidare utveckla att ej han utan kaptenen varit ansvarig för kursen. Hofrätten utställde besvären till kommunikation med Stendahl, men Månsson försummade att inom föreskrifven tid inkomma med delgifningsbevis. Hofrätten fann derför i utslag den 19 Januari 1904 Månssons besvär icke kunna till pröfning upptagas.

Månsson fullföljde sina besvär hos Kungl. Maj.t., som emellertid ej fann skäl att i Hofrättens utslag göra ändring.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: ***20. Norges Høiesteret:*** *Skibsfører B. Olsen mod Dampskibsaktieselskabet „Oslo". —* ***21. Landsoverretten i Viborg:*** *Korn- og Foderstofkompagniet, nordjydsk Afdeling i Aalborg ktr. Kaptajn paa Dampskibet „Solfond" af Stavanger, Haave, paa Skibets Vegne og bemeldte Dampskibs Rheder, Sigval Bergesen i Stavanger. —* ***22. Kungl. Maj.ts utslag:*** *Styrmannen Håkan Månsson emot Stadsfiskalen Lars Stendahl.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 8	Aargang V	1904

23.

Landsoverretten i Viborg, den 18de April 1904.

Aktieselskabet „det forenede Dampskibsselskab" i København
(Overretssagfører Jørgensen i Viborg)

ktr.

Handelsfirmaet „Korn- og Foderstof-Kompagniet" i Aarhus.
(Overretssagfører Johnsen i Viborg).

Et Parti Bomuldsfrøkager befindes ved Losningen beskadigede ved Sved, som muligvis tildels skyldes Udsvedning fra Trælast, der var stuvet sammen med Kagerne og maaske indlastet i fugtig Stand. Retten anser imidlertid ikke Rederiet ansvarlig for denne Skade *efter Sølovens § 142*, idet det ikke kunde lægges Skibets Fører til Last, at han havde stuvet Fyrrebrædderne (Furubordene) sammen med Kagerne, og Afladerne ialfald burde have taget Forbehold overfor Skibsføreren, hvis han mente, at Kagerne vilde udsættes for Skade ved at stuves sammen med Brædderne, jfr. *Sølovens § 143*.

Der viste sig ved Udlosningen at mangle nogle Sække, men da der var udlosset mere end den hele i Konnossementet angivne Vægt ansaaes Rederiet kun ansvarligt for Værdien af det manglende Antal tomme Sække.

Under nærværende Sag havde Indstevnte, Handelsfirmaet „Korn- og Foderstof-Kompagniet" i Aarhus, i 1ste Instans ved

Aarhus Købstads Søret søgt Citanterne, Aktieselskabet „det forenede Dampskibsselskab" i København ved dets Repræsentant Vicekonsul Bergmann i Aarhus, til Betaling af 1239 Kr. 45 Øre — nemlig 699 Kr. 66 Øre i Erstatning for den Skade, som et med Citanternes Skib „Arkansas" til de Indstævnte ankommet Parti Bomuldsfrøkager skal have lidt derved, at det ombord i nævnte Skib har været stuvet sammen med vaade Fyrrebrædder, og 539 Kr. 79 Øre i Erstatning for 42 Sække Bomuldsfrøkager, som ved Udlosningen i Aarhus manglede i det nævnte Parti — tilligemed Renter heraf 5 % p. a. fra Søretsstævningens Dato den 16de Februar 1901, indtil Betaling sker, hvorhos de Indstævnte have paastaaet en efter deres Begæring hos Citanterne foretaget, den 20de September 1900 paabegyndt og den 12te Februar 1901 sluttet Arrestforretning, hvorved der til Sikkerhed for det ovennævnte Beløb blev dekreteret Arrest i et i „Jydsk Handels- og Landbrugsbank" i Aarhus deponeret Beløb af 2000 Kr., som de Indstævnte have tilbageholdt i Fragten for Bomuldsfrøkagerne, stadfæstet som lovlig gjort og forfulgt, samt Citanterne tilpligtede at betale dem Omkostningerne ved Forretningen med 76 Kr. 73 Øre. Ved Søretsdommen ere de af de Indstævnte saaledes nedlagte Paastande tagne til Følge, hvorhos Citanterne ere tilpligtede at godtgøre de Indstævnte Processens Omkostninger i 1ste Instans med 60 Kr., og Sagen er derefter af Citanterne indanket her for Retten, hvor de ligesom i 1ste Instans have paastaaet sig frifundne for de Indstævntes Tiltale, hvorimod disse have procederet til Søretsdommens Stadfæstelse.

Ifølge Sagens Oplysninger blev der i New Orleans i Dagene fra den 20de til den 22de August 1900 i det Citanterne tilhørende Dampskib „Arkansas" indladet bl. a. et Parti Bomuldsfrøkager, der ifølge de udstedte Konnossementer androg ialt 20 395 Sække af en for Skibets Fører opgivet — men ifølge Konnossementerne ikke af ham kontrolleret — samlet Vægt af 4 840 691 engelske Pund eller 4 386 877 danske Pund; af Partiet var Størstedelen bestemt for de Indstævnte og Resten for en anden Modtager i Aarhus. Den 12te September s. A. ankom Skibet til Aarhus, og samme Dag blev der af tvende efter Citanternes Begæring af Søretten overensstemmende med Sølovens § 42 udmeldte Mænd, Skibsførerne J. Christensen og M. Petersen, forinden Losningens Begyndelse afholdt en Besigtigelsesforretning, om hvis Resultat Mændene i en den 18de s. M. afgiven skriftlig Erklæring have udtalt, *at* de fandt Lugerne vel forsynede med gode Presenninger, forsvarligt og godt skalkede, Mastekraver og Lastventiler i god Orden, saaledes at intet Vand kunde tænkes at være trængt igennem der, *at* alt synligt Gods ved Lu-

gernes Aabning var i tør Tilstand, samt *at* der var en Del Dampudvikling tilstede i alle Lugerne; endvidere hedder det i Erklæringen, at Mændene under Losningen i Aarhus — der ifølge et fremlagt Uddrag af Skibsdagbogen varede fra den 13de til den 18de September — ikke havde fundet noget at udsætte paa Stuvning eller Garnering for den dersteds udlossede Del af Ladningen. Den 13de September blev der efter Begæring af de Indstævnte af Søretten udmeldt tvende Mænd, Købmændene Jørgen Houmann og L. Andersen, til at besigtige det med „Arkansas" ankomne Parti Bomuldsfrøkager og skønne over Aarsagen til den nogle af Kagerne overgaaede Skade samt taxere dennes Størrelse, og om Udfaldet af den af Mændene afholdte samme Dags Formiddag Kl. 9 paabegyndte Forretning — der ligesom den nedennævnte anden Besigtigelsesforretning maa ansees af Parterne at være vedtagen som gyldig uden paafølgende Afhjemling inden Retten — have de afgivet en den 18de September 1900 dateret Erklæring, der gaar ud paa følgende: Af Partiet, der henlaa i Lugerummene No. 1, 2 og 3, var en Del indladet sammen med vaade Fyrrebrædder, hvilket særlig var Tilfældet i Rummet No. 3. Under Losningen frasorterede Mændene 704 Sække af samlet Vægt 1554$\frac{80}{100}$ Centner, der vare mere eller mindre beskadigede, hvilken Beskadigelse efter Mændenes Skøn var fremkommet dels ved, at Sækkene havde berørt Brædderne, og dels ved, at de havde absorberet Dampen fra disse, idet nemlig Brædderne vare saa fugtige, at der flere Steder henstod Vand mellem dem, saa at de efter Mændenes Overbevisning maatte have afsat Damp og Fugtighed i „Rummet", hvorved der efter det under Proceduren for Overretten oplyste er sigtet til Rummet No. 3. Ifølge Erklæringens videre Indhold var der desuden af beskadigede Kager udlosset 923 Sække af samlet Vægt 2595$\frac{01}{100}$ Centner, der havde henligget op ad Skibssiderne, men Mændene turde dog ikke udtale, at denne Skade hidrørte fra Brædderne, skøndt de ikke ansaa det udelukket, at Dampen fra disse kunde have afsat sig langs ad Skibets Sider, og Fugtigheden derfra kunde være trængt ind i Sækkene. Den det ovennævnte Parti tilføiede, efter Mændenes Skøn fra den fugtige Trælast hidrørende Værdiforringelse ansatte de til gennemsnitlig 45 Øre pr. Centner, altsaa 699 Kr. 66 Øre for 1554$\frac{80}{100}$ Centner. I en Tillægspaategning paa Erklæringen have Mændene derhos udtalt, at der i de Rum, hvor der ingen vaade Fyrrebrædder fandtes — hvorved der maa antages at være sigtet til Rummene No. 1 og 2 — ej heller fandtes andre beskadigede Kager end nogle Sække i Lugekarmen og mod Skibssiderne, samt at denne Omstændighed yderligere bestyrkede deres Opfattelse, at de vaade Fyrrebrædder

havde foraarsaget Beskadigelsen paa de af dem frasorterede 704 Sække.

Den 14de September 1900 havde Søretten endvidere efter Begæring af Citanterne udmeldt ovennævnte Skibsførere Christensen og Petersen til at besigtige de i „Arkansas" værende Bomuldsfrøkager og Bomuldsfrømel (om hvilke sidste Varer der imidlertid ikke er Spørgsmaal her under Sagen), og i en den 18de s. M. afgiven skriftlig Erklæring have disse Mænd udtalt, at de under Losningen i Aarhus Havn daglig havde været tilstede og ført Tilsyn med Ladningens Tilstand, hvorved de vare komne til den Overbevisning, at den tilstedeværende Beskadigelse alene hidrørte fra den Sved og Dampudvikling, der havde fundet Sted i Lastrummet og som var fremstaaet ved den Forandring af saavel Luftens som Vandets Temperatur, der var foregaaet under Skibets Rejse fra Lade- til Losseplads. Ifølge Erklæringens videre Indhold kunde Mændene ikke tiltræde, at Beskadigelsen særlig og alene skulde hidrøre fra Træladningen; det var dem af Erfaring bekendt, at der kunde fremstaa Sved og Damp saavel af Træ som af Bomuldsfrøkager, men hvilken af Delene, der var værst, fandt de „under de tilstedeværende Forhold" meget vanskeligt, ja umuligt at bestemme. Endelig hedder det i Erklæringen, at der paa Træladningen fandtes Svedepletter, særlig hvor denne henlaa aldeles kompakt stuvet; paa Ydersiderne, hvor den kom i Berøring med Sækkegodset, var den tør, ligesom Maatterne, der vare anbragte som Garnering mellem Træet og Bomuldsfrøkagerne, vare tørre, og heraf skønnede Mændene, at Træladningen ikke kunde have haft væsentlig skadelig Indflydelse paa Bomuldsfrøkagerne.

Endelig har Føreren af „Arkansas", Kaptajn Jespersen, under 24de September 1900 afgivet en skriftlig Erklæring, i hvilken han — foruden at bemærke, at Skibet afgik fra New Orleans den 22de August s. A. med en fuld Ladning bestaaende af Oliekager, Træ og Olie i Fade, der var taget ombord i tørt Vejr og i tør Tilstand, samt at Skibet paa hele Rejsen havde haft godt Vejr uden at faa Vand paa Dækket af nogen Betydning — udtaler den Anskuelse, at de store Temperaturforandringer, som Skibet nødvendigvis er underkastet under Rejsen og specielt i August Maaned, have været den direkte Aarsag til den Oliekagerne overgaaede Beskadigelse; det er i saa Henseende i Erklæringen nærmere anført, at Skibet efter i flere Dage at have sejlet i Golfstrømmen, hvor Vandets Temperatur var 23° Reaumur, umiddelbart derfra gik over i Polarstrømmen, hvis Temperatur var 10° Reaumur, og det udtales, at en saadan Temperaturforandring nødvendigvis maatte foraarsage en saa plud-

selig Afkøling af Skibet og Ladningen, at der opstod Sved og det i en ganske betydelig Grad.

Forsaavidt Citanterne for Overretten have ladet fremlægge en af Skibsførerne Christensen og Petersen under 25de November 1902 afgiven yderligere Erklæring til Oplysning bl. a. om Grunden til at Varerne i Lastrummet No. 3 vare fugtigere end Varerne i Rummene No. 1 og 2, vil der ikke mod de Indstævntes Protest kunne tages noget Hensyn til denne Erklæring, ligesom der paa den anden Side maa bortses fra de Slutninger angaaende et formentligt urigtigt Forhold fra Skibsførerens Side med Hensyn til Indladningen, som de Indstævnte have bygget paa de i Erklæringen givne Oplysninger om Beliggenheden af de forskellige Lastrum i „Arkansas". Af samme Grund maa det blive uden Betydning, naar Citanterne ved her for Retten at fremlægge Oversættelse af et af de fornævnte, paa Engelsk udfærdigede og, som det maa antages, forsaavidt ligelydende Konnossementer have villet paaberaabe sig en i samme Post 4 indeholdt Vedtagelse om, at Fragtføreren ikke er ansvarlig for Skade, som skyldes „Svedning", og idet det er in confesso mellem Parterne, at Bomuldsfrøkagerne vare ubeskadigede ved Indladningen, maa Spørgsmaalet om Citanternes Ansvar for den Beskadigelse, som Kagerne have lidt under Rejsen, afgøres paa Grundlag af de herhen hørende almindelige Forskrifter i Søloven.

Efter det under Sagen foreliggende mangler der Føje til at antage, at de oftnævnte Fyrrebrædder ved Indladningen i Skibet have befundet sig i en saadan Tilstand af Fugtighed, at dette maatte være Skibsførerne paafaldende, hvorved bemærkes, at de Indstævnte under Proceduren for Fogedretten have anbragt, at Brædder kunne indeholde en Mængde Vand, uden at dette kan ses paa dem. Selv om der nu gaas ud fra, at den Bomuldsfrøkagerne tilføjede Skade i alt Fald for en Del hidrører fra den af Fyrrebrædderne under Rejsen udsondrede Fugtighed, findes det herefter ikke at kunne lægges Skibsføreren til Last som en Forsømmelighed eller Mangel paa almindelig Omhu og Forsigtighed, at han havde anbragt Brædderne og Bomuldsfrøkagerne i samme Lastrum; det maatte derimod overensstemmende med Grundsætningen i Sølovens § 143 have paahvilet Afladeren af Bomuldsfrøkagerne at tage udtrykkelig Forbehold overfor Skibsføreren, saafremt han gik ud fra, at Kagerne vilde være udsatte for Beskadigelse ved Sammenstuvning med almindelig Trælast, hvorved iøvrigt bemærkes, at de Indstævnte under Proceduren for Overretten have benægtet, at Bomuldsfrøkager er særlig modtagelige for Fugtighed.

Idet den Beskadigelse, der er overgaaet de ovenommeldte 704

Sække Bomuldsfrøkager — hvilket Antal kun andrager knap $3^1/_2$ % af det hele i Aarhus udlossede Antal Sække — herefter findes at maatte betragtes som hændelig i Forhold til Citanterne, kunne disse ikke ansees pligtige at yde de Indstævnte nogen Erstatning for bemeldte Skade, jfr. Sølovens § 142.

Hvad dernæst angaar de Indstævntes Paastand om Erstatning for 42 manglende Sække Bomuldsfrøkager, er det in confesso mellem Parterne, at Antallet af de indladede Sække Kager i Konnossementerne er opgivet til ialt 20 395 Stykker, samt at der i Aarhus ikkun er bleven udlosset 20 353 Sække, og idet de Indstævnte uimodsagt have anbragt, at de udlossede Sække med Indhold vejede 4 433 645 Pd. eller gennemsnitlig 217^{88} Pd. pr. Sæk, hvorefter Vægten for 42 Sække vilde udgøre 9149 Pd., have de, der ligeledes uimodsagt have angivet Prisen for Kagerne til 5 Kr. 90 Øre pr. 100 Pd., opgjort den dem formentlig tilkommende Erstatning for de manglende 42 Sække Kager til 539 Kr. 79 Øre, hvorved bemærkes, at det er uomtvistet mellem Parterne, at den foran ommeldte anden Modtager ifølge den mellem ham og de Indstævnte trufne Ordning ikke har noget Krav i Anledning af den heromhandlede formentlige Mangel, og at de Indstævnte følgelig ere rette Sagsøgere i saa Henseende.

Under Sagen have de Indstævnte fremlagt en Opgørelse over, hvorledes Bomuldsfrøkagerne ere blevne fordelte mellem dem og den anden Modtager, og af denne Opgørelse i Forbindelse med det iøvrigt oplyste fremgaar det, *at* Fordelingen er sket efter Vægt, herunder indbefattet Vægten af 8 tomme Sække, der ere medregnede under det ovenommeldte samlede Antal af modtagne Sække, samt *at* Vægten af det udlossede Parti Kager overstiger den i Konnossementerne angivne Vægt med 46 768 Pd., hvoraf de Indstævnte for deres Vedkommende have erholdt 33 788 Pd. Ifølge de Indstævntes egen Fremstilling skulde Bomuldsfrøkagerne betales efter Afladevægt overensstemmende med det i Konnossementerne angivne Kvantum, hvorhos Modtagerne, saafremt Kagerne bleve udleverede med Overvægt, skulde have Krav paa denne, hvorimod den amerikanske Sælger var forpligtet at yde Modtagerne Godtgørelse for eventuel Undervægt, saafremt Kagerne maatte blive udlossede med en „Manko" udover 1 %. Det fremgaar heraf, at de Indstævnte havde købt og skulde betale Bomuldsfrøkagerne efter Vægt, saaledes at deres Forventning alene kunde være rettet paa, at der med Skibet vilde blive tilstillet dem det i Konnossementerne angivne Vægtkvantum, fordelt i 20 395 Sække; og da de Indstævnte efter deres Erkendelse have modtaget ikke blot dette Kvantum, men tillige en

Overvægt, hvis Værdi efter den af dem selv angivne Prisberegning andrager henimod 2000 Kr., findes der i og for sig at mangle Retsgrund for, at de af Citanterne yderligere skulde kunne kræve den af dem paastaaede Godtgørelse for en manglende Vægt af 9149 Pd. Vel have de Indstævnte nu paaberaabt sig, at der maa paahvile Citanterne en ubetinget Forpligtelse til at udlevere dem det i Konnossementerne opgivne Stykketal; men idet Citanterne, efter hvad der er uomtvistet mellem Parterne, ved Konnossementerne have betinget sig Ansvarsfrihed med Hensyn til den opgivne Vægt af det indladede Antal Sække med Bomuldsfrøkager, maa de Indstævnte anses at savne Føje til ved Beregningen af deres formentlige Erstatningskrav overfor Citanterne at benytte det manglende Antal Sække *som Vægtenheder;* og da det derhos maa betragtes som givet, at de Indstævnte ikke vilde have kunnet gøre noget Erstatningskrav gældende mod Citanterne, saafremt det til de Indstævnte faktiske leverede Kvantum Bomuldsfrøkager ved Udlosningen havde været fordelt i det i Konnossementerne angivne Antal Sække, maa de Indstævntes Erstatningskrav overfor Citanterne følgelig være indskrænket til Værdien af 42 tomme Sække.

Som Følge af det anførte samt da de Indstævnte ikke have nedlagt nogen subsidiær Erstatningspaastand overensstemmende med det nys bemærkede, ville Citanterne i det hele være at frifinde for de Indstævntes Tiltale i denne Sag, hvorhos den ovenommeldte Arrestforretning vil være at ophæve.

Processens Omkostninger for begge Retter findes de Indstævnte efter Omstændighederne at burde godtgøre Citanterne med 150 Kr.

I Henseende til de under Sagen fremlagte Dokumenter ses ingen Stempelovertrædelse at være begaat.

Thi kendes for Ret:

Den ovenommeldte Arrestforretning bør være ophævet, og bør Citanterne, Aktieselskabet „det forenede Dampskibsselskab" ved Vicekonsul E. Bergmann for Tiltale af de Indstævnte Handelsfirmaet „Korn- og Foderstof-Kompagniet" i denne Sag fri at være.

I Procesomkostninger for begge Retter betale de Indstævnte til Citanterne 150 Kr., der udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

24.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 13 April 1904.

Udenrigsministeriet
(Kammeradvokaten)
mod
Skibskaptajn Chr. Wibroe
(Indstævnte personlig).

En Sømand bader i Travefloden trods Kapteinens Forbud og drukner under Badningen. Rederiet ansees ansvarligt for Begravelsesomkostningerne i Medfør af *Sølovens § 93*.

Barkskibet „Hugo" af København, tilhørende og ført af Skibskaptajn Chr. Wibroe hersteds, ankom efter Midten af Juni Maaned 1903 til Lübeck. Den 26de nævnte Maaned gik, efter at Skibsarbejdet for den Dag var endt, nogle af Besætningen ud at bade sig i „Traven", skønt Kaptajnen, der vidste, at det ikke var tilladt, havde forbudt dem det, og under Badningen druknede saa en af dem: Letmatros J. Th. M. Kjeldsen (ca. 21 Aar gammel), idet han kom for langt ud i Floden. Hans Lig blev imidlertid fundet efter en halv Times Tid, bragt i Land og begravet i Lübeck Dagen efter, hvilket paa Foranstaltning af Kaptajnen, som derved blev assisteret af det danske Konsulat paa Stedet, blev besørget af et derværende Ligkistemagasin. Det var forinden blevet sagt af Konsulatet til Kaptajn Wibroe, at han vilde have at afholde Udgifterne derved, hvad han — der iøvrigt vil have afholdt adskillige andre Omkostninger i Anledning af Ulykkestilfældet — erklærede, at han ikke mente sig pligtig til. Efter at han til Konsulatet havde afleveret den Druknedes Søfartsbog, Klæder og tilgodehavende Resthyre: 48 Kr. 07 Øre, afsejlede han den 1ste Juli f. A. med sit Skib fra Lübeck og kom først hjem hertil i Oktober f. A. Efter at Skibet var sejlet, kom der en Regning fra det nævnte Ligkistemagasin for Begravelsen paa 75 Rmk. eller 66 Kr. 75 Øre, som Konsulatet betalte og sendte til Udenrigsministeriet, hvorhos det tillige til samme oversendte den Forulykkedes Ejendele og Hyrebeløb, som Udenrigsministeriet derpaa besørgede afsendt til hans Familie her i Sjælland. Efter Kaptajn Wibroes Hjemkomst afkrævede Udenrigsministeriet ham de foranførte 66 Kr. 75 Øre, og, da han nægtede at betale dem, lod det nævnte Ministerium nærværende Sag anlægge mod ham ved Kammeradvokaten til Betaling af Beløbet med Renter heraf 5 %

aarlig fra Stævningens Dato den 12te December f. A. foruden Sagsomkostninger, derunder Salær. Indstævnte har paastaaet sig helt frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, subsidiært i alt Fald frifunden mod at betale 18 Kr. 68 Øre, da Udenrigsministeriet, naar det mente ikke selv at burde betale hele Beløbet, forlods i samme burde have fradraget den modtagne Resthyre: 48 Kr. 07 Øre.

I Sølovens § 93, til hvilken Udenrigsministeriet har henholdt sig, er det udtrykkelig udtalt, at, dør nogen af Skibsmandskabet, er Rhederiet forpligtet til at bekoste hans Begravelse, og ses det af Motiverne til samme, at det netop har været Hensigten dermed at forandre Bestemmelsen i § 33 af den indtil da gældende Lov af 23de Februar 1866, hvorefter Paagældendes Hyre til Dødsdagen kun blev at udbetale til hans Bo efter Fradrag deri af, hvad der nødvendig blev udgivet til hans Begravelse. Indstævnte: Kaptajn Wibroe har imidlertid gjort gældende, at den nævnte Bestemmelse formentlig ikke kunde komme til Anvendelse i nærværende Tilfælde, hvor Vedkommende ikke havde mistet Livet under Udførelsen af sin Tjeneste, men tværtimod som Følge af Udførelsen af en ham udtrykkelig forbudt Handling uden for Skibet, og Indstævnte har i Forbindelse dermed fremhævet, at det vilde være saa meget mere urimeligt at paalægge ham de omtalte Omkostninger, som han, hvis Paagældende kun havde faaet Skade (et Brud) eller Sygdom ved det forbudte Bad, havde ifølge Sølovens § 90, 2det Stykke, kunnet afskedige ham strax og anvende hans Resthyre til hans Pleje, hvorefter ogsaa hans Begravelse, hvis han derefter var død, vilde have været Rhederiet uvedkommende.

Efter alt, hvad der foreligger, maa den Forulykkede imidlertid antages endnu at have hørt til Skibsmandskabet ved sin Død og at være død i sin Tjeneste, uanseet at Døden skyldtes en af Indstævnte forbudt Handling, og Indstævnte findes derefter ifølge den udtrykkelige Ordlyd af Sølovens § 93 pligtig at afholde Omkostningerne ved hans Begravelse, uden Hensyn til om denne Bestemmelse maatte være urimelig, hvad Retten ikke har at undersøge, og uden Hensyn til, hvorledes Forholdet vilde have stillet sig, hvis Paagældende kun var bleven syg ved Badningen, saa var bleven afskediget og derpaa var død som Følge af Badningen. Efter Ordlyden af nævnte § 93 kan Indstævnte ikke kræve de omtalte 48 Kr. 07 Øre fradragne, medens der ikke gives Sagsøgeren, som selv har bortsendt disse Penge, Medhold i, at Indstævnte i alt Fald derom maatte henvende sig til Paagældendes Familie.

Sagens Omkostninger vil Indstævnte have at betale med 8 Kr. 20 Øre i Gebyrer m. m., som vilde have været at udrede, hvis Sagen

ikke havde været anlagt af det Offentlige, og 20 Kr. i Salær til Kammeradvokaten.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Skibskaptajn Chr. Wibroe bør til Sagsøgeren: Udenrigsministeriet betale de paastævnte 66 Kr. 75 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 12te December f. A., til Betaling sker, og Sagsomkostninger med 8 Kr. 20 Øre + 20 Kr. i Salær til Kammeradvokaten.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

25.

Landsoverretten i Viborg, den 18de April 1904.

Gæstgiver L. Mikkelsen i København
(Overretssagfører Sørensen i Viborg)

ktr.

Skibsbygmestrene Niels C. Nielsen og Hans C. Nielsen i Frederikshavn.
(Mødte ikke).

Et Rederi ansees ansvarligt for et Laan, som Skibsføreren havde optaget under saadanne Omstændigheder, at Laangiveren maatte være berettiget til at tro, at det var nødvendigt for den forestaaende Reises Udførelse, (*jfr. Sølovens § 49 smh. m. § 48*). Da Skibet var solgt efter Laanets Optagelse, antoges Rederiet personlig ansvarligt for Laanets Tilbagebetaling i Medfør af *Sølovens § 272.*

Medens den de Indstævnte, Skibsbygmestrene Niels C. Nielsen og Hans C. Nielsen i Frederikshavn, den Gang tilhørende Galease „Nordkap" af Frederikshavn i Mai Maaned 1902 henlaa i Københavns Havn, stiftede Fartøjets Fører, Kaptajn J. Berg, hos Citanten, Gæstgiver L. Mikkelsen i København, et kontant Laan af 100 Kr., i hvilken Anledning han under 16de s. M. udstedte et saalydende Gældsbevis:

„Undertegnede J. Berg tilstaar herved for modtaget kontant „Laan til Brug til Udrustning, navnlig Udklarering og Betaling af „Hyre, af det af mig førte Skib „Nordkap" af Frederikshavn, nu „beliggende i København bestemt at afsejle til Rendsborg, den Sum „100 Kr. . . . ., hvilket Beløb skal tilbagebetales ved min Ankomst

„til Rendsborg og skyldes til Hr. Gæstgiver L. Mikkelsen Køben-
„havn.

„Til Sikkerhed for i enhver Henseende skadesløs Betaling af
„saavel Kapital som eventuelle Renter og Omkostninger, hvilke
„betales skadesløst, hæfter ovennævnte Skib med alt dets Tilbehør,
„samtlige Skibets Rhedere, korresponderende Rhedere Hr. N. Nielsen
„& Søn i Frederikshavn og jeg selv personlig, idet jeg tilføjer, at
„Optagelsen af nærværende Laan har været nødvendigt for at kunne
„fortsætte Rejsen."

I Anledning heraf har Citanten under nærværende i 1ste Instans ved Frederikshavns Købstads Søret anlagte Sag søgt de Indstævnte, der under Firma N. Nielsen & Søn ere indtegnede som korresponderende Rheder for Skibet, til Betaling af Laanets Beløb, 100 Kr., tillige med Renter heraf 5 % fra Søretsstævningens Dato, den 17de Oktober 1902, indtil Betaling sker, og da de Indstævnte ved Søretsdommen ere frifundne for Citantens Tiltale, har denne nu indanket Sagen her for Retten, hvor han har gentaget sin i 1ste Instans nedlagte Paastand. De Indstævnte have ikke givet Møde for Overretten.

De Indstævnte have dels gjort gældende, at de ikke hæfte personlig for en Fordring af den omhandlede Art, men kun med Skibsformuen, og at denne ikke længere eksisterer, idet Skibet forlængst er solgt for en Købesum af 1500 Kr., som er indgaaet i de Indstævntes øvrige Ejendele og ikke kan udskilles derfra, dels benægtet, at det ydede Laan har været nødvendigt til Rejsens Fortsættelse eller har været ydet til denne, saavelsom at Citanten i saa Henseende har været i god Tro.

Det følger imidlertid af Sølovens § 272, at de Indstævnte efter i Egenskab af Skibets Rhedere at have oppebaaret Købesummen for dette maa være personlig ansvarlige for den omhandlede Fordring, saa langt det ved Salget af Skibet oppebaarne Beløb rækker, og at dette Beløb i saa Henseende har været tilstrækkeligt, maa ansees at være in confesso. Det maa dernæst vel, efter hvad der af de Indstævnte er oplyst bl. a. om Størrelsen af de Pengemidler, som Skipperne paa det omhandlede Tidspunkt har haft til Raadighed, særlig ved Modtagelse af Fragt og Forskud paa saadan, ansees for antageligt, at der ikke for Skipperen har været nogen tvingende Nødvendighed for at gøre Laan til den forestaaende Rejses Udførelse, men da der ikke fra de Indstævntes Side er oplyst noget, der kunde give Anledning til at antage, at Citanterne, der maa antages ikke at have beregnet sig nogen Provision eller anden Fordel af samme, ikke ved Laanets Ydelse skulde i saa Henseende have været

i god Tro, hvorimod Citanten har produceret en Erklæring fra en Skibsprovianteringshandler i København, hvorefter denne havde erklæret til Skipperen, at han vilde stoppe hans Afsejling fra Havn saafremt et Beløb af 53 Kr. 71 Øre, som Skipperen var bleven ham skyldig for Proviant etc. til Skibet, ikke blev betalt, hvornæst Skipperen den 16de Mai 1902, altsaa samme Dag, som Gældsbrevet til Citanten er udstedt, i Forening med Citanten betalte Skibsprovianteringshandleren Gældens Beløb, findes de Indstævnte at maatte ansees ansvarlige for det Skipperen af Citanten ydede Laan. De Indstævnte ville derfor være at tilpligte at betale Citanten de paastævnte 100 Kr. tillige med Renter heraf som paastaaet, hvorhos de overensstemmende med Indholdet af det af Skipperen til Citanten udstedte Gældsbevis ville have at betale ham Processens Omkostninger for begge Retter skadesløst.

Statskassens Ret vil være at forbeholde med Hensyn til, at Søretsakten ikke er skreven paa behørig stemplet Papir. Iøvrigt ses i Henseende til de under Sagen fremlagte Dokumenter ingen Stempelovertrædelse at foreligge.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Skibsbygmestrene Niels C. Nielsen og Hans C. Nielsen, bør til Citanten, Gæstgiver L. Mikkelsen, betale 100 Kr. tillige med Renter heraf 5 % p. a. fra den 17de Oktober 1902, indtil Betaling sker, og Processens Omkostninger for begge Retter skadesløst.

Statskassens Ret forbeholdes med Hensyn til, at Søretsakten ikke er skreven paa behørig stemplet Papir.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

26.

Christiania Sjøret, den 25de April 1904.

Henry Tyrer & Co.
(Adv. Blichfeldt)

mod

Skib „Willa"s Rederi.
(Advokat G. Blom).

En Skibsfører trækker ved Vexel et Beløb paa Indehaverne af Konnossementet til Dækning af Skibets Udgifter. Skibet lider Havari underveis og fuld-

fører ikke Reisen, idet saavel Skib som Last sælges til udenlandsk Kjøber. Rederiet negter at tilbagebetale Beløbet, men kjendes af Retten pligtig hertil, idet Forholdet opfattes som et Laan, for hvilket Rederiet maatte hefte med *Sjøformuen* efter *Sjøfartslovens § 268*, og da Skibet var solgt til Udlænding, blev Rederiet derved personlig ansvarligt for Laanets Tilbagebetaling i Medfør af *Sjøfartslovens § 273*.

Ved Kontrakt af 17de Januar 1903 solgte Firmaet Asker & Co. af Kristiania et Parti Is til Firmaet Henry Tyrer & Co., hvilket Parti af Sælgeren skulde leveres cif. Preston Dock. Ved Certeparti af 5te Marts 1903 befragtede Asker & Co. Seilskibet „Willa" af Drøbak til at indtage en Ladning Is og afseile dermed til Preston Dock. Allerede under 10de Marts 1903 har Skibets Fører Aug. Jensen undertegnet Konnossement vedkommende Ladningen. Konnossementet er af Asker & Co. endosseret in blanco.

Den 11te Marts 1903 trak „Willa"s Fører følgende Vexel:

„Kristiania $^{11}/_{3}$ 1903 — pr. £ 25-0-0.

„1 — en — Maaned fra Dato behag at betale denne Sola „Vexel til Herrer Asker & Co. eller Ordre med femogtyve Pund „britisk Sterling.

„Valuta i mig selv og stilles til Regning Skib „Willa" af „Drøbak og Rederi ifølge Advis af idag.

„Herrer Henry Tyrer & Co. Aug. Jensen,
„ i Liverpool, Fører af „Willa" af Drøbak.
„ England.

Samme Dag tilskrev Aug. Jensen Firmaet Tyrer & Co. følgende Advisbrev, der oversat lyder saaledes:

„For mit Skibs Udgifter her har jeg idag taget mig den Frihed „at trække paa Dem £ 25-0-0, 1 Maaned fra Dato, hvilken Vexel „jeg turde bede Dem honorere og beskytte for Regning mig selv, „Skibet og Eierne af Skib „Willa" af Drøbak. Beløbet er assu„reret her mod totalt Forlis."

Samme Dag tegnede Asker & Co. i Sjøforsikringsselskabet „Poseidon" en Police paa Kr. 450.00 paa Fragt-Forskud af Is med Skonnert „Willa". Policen er ved Paategning af 12te s. M. overdraget til Henry Tyrer & Co.

Under 12te s. M. tilskrev Lorentz Kjersø i Kristiania, der sees at have fungeret som Mellemmand vedkommende nævnte Isladning, Henry Tyrer & Co. et Brev, hvori bl. a. anføres:

„Hoslagt behag at finde Konnossement af 10de sidstl., endos„seret in blanco for „Willa"s Isladning og Faktura in blanco, hvil„ket velvillig bedes udfyldt efter Udlosning, og remitter mig Pen„gene, som skyldes Sælgerne, fratrukket Deres Andel af Kommis-

„sionen for Salget. Jeg indeslutter ligeledes et Brev fra Kapt. Aug. „Jensen af „Willa", meddelende, at han har trukket paa Dem £ „25-0-0, 1 Mnd. for Regning Fragten, og indeslutter endosseret „Assurancepolice for Beløbet."

Henry Tyrer & Co. accepterede Tratten og indfriede samme ved Forfald.

Skib „Willa" kom imidlertid aldrig frem til Preston Dock. Det kom nemlig underveis ud for stormfuldt Veir og sprang læk, saaledes at det maatte søge Havn i Cuxhafen, hvor Resultatet blev, at baade Skib og Ladning solgtes til udenlandske Kjøbere, henholdsvis for 2000 Mrk. og for 1000 Mrk.

Da Henry Tyrer & Co. ikke godvillig erholdt Refusion for sit Udlæg ved Vexlens Indfrielse, har Firmaet nu ved Sjøretsstevning af 17de Juni 1903 anlagt nærværende Sjøretssag mod Skib „Willa"s Rederi og har, efterat der inden Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling, nedlagt saadan Paastand: At indstevnte skib „Willa" og dettes Rederi ved dets korresponderende Reder Herr. Lehmann tilpligtes til H. Tyrer & Co. at betale £ 25-0-0 med lovlige Renter og Sagsomkostninger og at Henry Tyrer & Co. kjendes berettiget til at sætte Skib „Willa" med vedhængende Fragt til Auktion for i sammes Udbringende at søge forannævnte Beløb skadesløs dækkede.

Indstevnte procederer paa Frifindelse, men kan ikke sees at have nedlagt nogen formel Paastand.

Indstevnte hævder, at det omprocederede Beløb i Virkeligheden er et Fragtforskud, som er ydet Skibet af Asker & Co. Som Betingelse for at yde dette Fragtforskud forlangte imidlertid Asker & Co., at Skibsføreren skulde trække paa Citantskabet for Beløbet, saaledes som det fremgaar af det ovenfor refererede. Da Citantskabet ikke stod i noget Kontraktsforhold til Skibet, men alene til Asker & Co., maa det efter Indstevntes Opfatning være klart, at Citantskabet accepterede Vexlen for Asker & Co.s Regning som Forskudsbetaling paa den solgte Isladning.

Indstevnte henviser derfor Citantskabet til at søge sin Regres hos Asker & Co. Hvorvidt dette Firma igjen har noget Krav overfor Rederiet paa Tilbagebetaling af Fragtforskud formenes at ligge udenfor nærværende Sag, men desuden hævder Indstævnte, at saadant Krav ikke existerer.

Citantskabet benegter bestemt at have accepteret Vexlen for Regning af Asker & Co., og henviser til Tratten og Kapteinens Advisbrev, der efter Citantskabets Mening er afgjørende for, at Accepten fandt Sted for Regning af Indstevnte.

Jeg finder at maatte give Citantskabet Medhold heri. Citant-

skabet var ikke Befragter og havde allerede af den Grund hverken Pligt eller Anledning til direkte at forstrække Skibet med noget Fragtforskud. Ligeoverfor Citantskabet kan Beløbet derfor ikke betragtes som et saadant, men maa opfattes som et ydet Laan. Spørgsmaalet er derfor alene, om Citantskabet har ydet dette Laan til Skibet eller til nogen anden. Efter Kapteinens Advisbrev maa jeg gaa ud fra, at Citantskabet har meddelt sin Accept paa Vexlen, o: ydet Laanet, for Regning af Skibet.

Dette fremgaar efter min Opfatning af det hele Arrangement, og det kan heller ikke sees, at Asker & Co. engang har anmodet Citantskabet om at acceptere for dette Firmas Regning. Den Omstændighed, at Assurancepolicen er tegnet af Asker & Co., synes vistnok at gjøre Forholdet endel uklart, men kan ikke være tilstrækkeligt til at begrunde en anden Opfatning.

Efter det Anførte vil Citantskabet efter Sjøfartslovens § 268 No. 4 kunne holde sig til Skibsformuen for sit Tilgodehavende. Efter Proceduren maa det ansees in confesso, at Rederiet in casu efter Sjøfartslovens § 273 er personlig ansvarlig for Beløbet. Da der heller ikke forøvrigt er fremkommet nogen Indsigelse mod den Form, som Citantskabet har givet sin Paastand, vil denne derfor være at tage tilfølge, idet Sagsomkostningerne ansættes til Kr. 120.00.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte Skib „Willa"s Rederi af Drøbak bør til Citantskabet Henry Tyrer & Co. betale det paasøgte Beløb £ 25-0-0 — femogtyve Pound britisk Sterling — enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen, med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 17de Juni 1903 til Betaling sker, samt 120 — et Hundrede og tyve — Kroner i Søgsmaalsomkostninger.

Citantskabet kjendes derhos berettiget til med Hjemmel af Sjøpanteret efter Sjøfartslovens § 268 No. 4 at sætte Skib „Willa" med vedhængende Fragt til Auktion for i sammes Udbringende at søge skadesløs Dækning for ovenstaaende Beløb med Renter og Omkostninger.

22—4—1904. *M. C. Backer,*
kst.

Enig med Førstvoterende.

23—4—1904.

W. Grønstad. *N. T. Lorentzen.*

27.

Danmarks Højesteret, den 2den Februar 1904.

Firmaet C. K. Hansen for Dampskibet „Køln"
(Højesteretsadvokat Halkier)

ktr.

Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise
(Højesteretssagfører Arntzen).

Den i Samlingens Aargang IV som No. 51 S. 292 optagne Dom af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn stadfæstes af Høiesteret.

I Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde vil den efter Indstævntes Paastand være at stadfæste. Processens Omkostninger for Højesteret vil Appellanten have at betale til Indstævnte med 300 Kr.

Thi kendes for Ret:

Sø- og Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Højesteret betaler Appellanten Firmaet C. K. Hansen for Dampskibet „Køln" til Indstævnte Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise med 300 Kr. Saa betaler Appellanten og til Justitskassen 10 Kr.

Indhold: 23. Landsoverretten i Viborg: Aktieselskabet „det forenede Dampskibsselskab" i København ktr. Handelsfirmaet „Korn- og Foderstof-Kompagniet i Aarhus. — 24. Sø- og Handelsretten i København: Udenrigsministeriet mod Skibskaptajn Chr. Wibroe. — 25. Landsoverretten i Viborg: Gæstgiver L. Mikkelsen i København ktr. Skibsbygmestrene Niels C. Nielsen og Hans C. Nielsen i Frederikshavn. — 26. Christiania Sjøret: Henry Tyrer & Co. mod Skib „Willa"s Rederi. — 27. Danmarks Høiesteret: Firmaet C. K. Hansen for Dampskibet „Køln" ktr. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 9	Aargang V	1904

28.

Skien Sjøret, den 30te Januar 1904.

Dampskibet „Rauma"s Rederi
(Adv. Carl Lundh)

mod

Skiens Aktiemølle.
(Overretssagf. Blichfeldt).

Varsel efter Sjøfartslovens § 118, jfr. § 137, ansees nødvendigt for at faa Liggedagene til at dreie paa de forskjellige Lossesteder, selv om Lossetiden ved Kontrakten er fastsat under ét for samtlige Partier.

At Kapteinen lader Losningen fortsætte udover vanlig Arbeidstid berettiger ham ikke til at regne denne Dag for mere end én Liggedag.

Naar der paa et Lossested er anvendt $2^3/_4$ Dag, er Kapteinen berettiget til at regne dette som 3 Liggedage.

Ved Certeparti af 14de August 1902 blev Dampskibet „Rauma" befragtet til at føre en Ladning Korn fra Sortehavet til forskjellige europæiske Havne efter Ladningseierens Valg og med forskjelligt stipuleret Fragtsats for disse. Ved Konnossementstegningen blev Lossepladserne opgivet til: „Bergen samt Bergen og/eller Sta-

vanger og/eller Skien", idet Bergen/Stavanger efter Certepartiets Indhold i dette Tilfælde skulde regnes som en Havn. Til Lastning og Losning var fastsat 18 løbende Dage samt 2 Extradage, som i Nødsfald kunde benyttes, altsaa ialt 20 Dage, hvorhos Godtgjørelsen for Overliggedage var fastsat til 4 Pence pr. Ton af Skibets Brutto Registertonnage, hvilken i Certepartiet er opgivet til 3048. Til Lastningen anvendtes 11 Dage saaledes, at der til Losningen var tilbage 9. Skibet lossede i Bergen, Stavanger og Skien. Losningen paabegyndtes i Bergen Mandag den 10de November 1902 Kl. 9 Formiddag og afsluttedes den 13de s. Md. Kl. 4 Eftermiddag. I Stavanger lossedes, efter et fremlagt Udtog af Journalen fra Fredag den 14de November Kl. 2 Eftermiddag til Tirsdag den 18de s. Md. Kl. 12½ Eftermiddag, hvorefter Skibet afseilede til Skien, hvor det ankom Onsdag den 19de s. Md. Kl. 8 Eftermiddag. Den følgende Dags Formiddag meldte Kapteinen sig klar til Losning, men Ladningsmodtageren, Indstevnte, erklærede sig under Paaberaabelse af Sjøfartslovens § 118, jfr. § 137, uvillig til at modtage Ladningen før den følgende Dags Morgen, hvorfor Losningen først paabegyndtes Fredag den 21de November med den Følge, at Skibet først var udlosset Onsdag den 26de s. Md. Kl. 12 Midnat.

Citantskabet mener, at Indstevntes Paaberaabelse af denævnte §§ i Sjøfartsloven er urigtig, idet disse intet indeholder om et Tilfælde som nærværende, hvor et Skib har lastet en Ladning in bulk til forskjellige Ladningsmodtagere paa forskjellige Lossepladse. Under disse Omstændigheder pligter Kapteinen ikke at give hver enkelt Ladningsmodtager det i § 118 bestemte Varsel, hvorimod det er nok, naar han giver dette Varsel til første Modtager og saa giver de øvrige Modtagere behørig Underretning om paaregnet Ankomsttid til deres Lossested. Citantskabet mener derfor, at Losningen i Skien rettelig skulde være paabegyndt Torsdag den 20de om Morgenen, hvorefter det regner denne Dag med blandt Liggedage. Det mener da, at regnet paa denne Maade, er det til Losningen anvendte: i Bergen 3½ Dag, i Stavanger 3 Dage og i Skien 6 Dage eller tilsammen 12½ Dag, altsaa 1½ mere end de til Losningen gjenværende 11 Dage. De formener sig derfor berettiget til Betaling for disse 1½ Dag overensstemmende med Certepartiets Bestemmelser og har i den Anledning ved Stevning af 6te August f. A. her ved Jurisdiktionen sagsøgt Indstevnte. Forligsmægling har forgjæves været anstillet og Citantskabet har derefter nedlagt Paastand om, at Indstevnte tilpligtes at betale de

£ 76-4-0 enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen med lovlige Renter fra Berammelsestiden og Sagens Omkostninger.

Indstevnte har gjort gjældende, at Sjøfartslovens § 118 gjælder i dette Tilfælde som i alle andre, hvorfor Loven ingen speciel Undtagelse gjør, saasom for Ruteskibe § 121 eller Stykgodsbefragtning § 123, hvorfor Losningen i Skien rettelig først paabegyndtes Fredag den 21de November om Morgenen. At ogsaa Parterne er gaaet ud fra denne Fortolkning af Loven, mener Indst. fremgaar deraf, at det i Certepartiet er bestemt, at Bergen/Stavanger skal regnes som en Havn, hvilket alene kan være fastsat af Hensyn til Varslet, saaledes altsaa, at Kapteinen derved blev fritaget for at varsle Modtagerne i Stavanger. Videre har Indst. anført, at der til Losningen i Stavanger blev benyttet $^1/_4$ Dag mindre end i Journaludtoget anført, idet Ladningsmodtageren paa Certepartiet skal have gjort Forbehold herom, hvorfor han som Lossetid i Stavanger kun opfører $2^1/_2$ Dag. I Skien er, naar Torsdag den 20de November sættes ud af Betragtning, kun anvendt 5 Dage, idet der er sikker Sædvane specielt for Dampskibe, at Liggedage beregnes for Døgn. Han mener derfor, at det er anvendt i Bergen $3^1/_2$ Dag, i Stavanger $2^1/_2$ og i Skien 5 Dage eller tilsammen 11 Dage, saa nogen Overliggedage ikke er paaløbne. Subsidiært anføres det, at Skibet, der lossede ved Skibets Elevator, efter dennes Ydeevne, kunde have været udlosset paa 4 Dage, saa det alene er at tilskrive Skibet selv, naar længere Tid er brugt. Indstevnte paastaar derfor Frifindelse og Tilkjendelse af Procesomkostninger.

Retten finder med Hensyn til den omprocederede Fortolkning af Sjøfartslovens § 118 at maatte give Indstevnte Medhold. Varselsfristen er fastsat for at give Ladningsmodtageren Tid til at forberede sig til Losningen, og den er derfor ligesaa paakrævet for den anden Ladningsmodtager som den første, naar de, som i nærværende Tilfælde, bor paa forskjellige Lossepladse. Bor de paa samme Sted, vil Spørgsmaalet ingen Vanskelighed volde, idet Kapteinen da vil vide, naar han kan paabegynde Losningen til den senere Ladningsmodtager og give ham lovligt Varsel herom. Kommer derimod Skibet fra Sjøen, er det for Ladningsmodtageren en ligegyldig Omstændighed, enten det kommer fra Lastepladsen eller fra første Losseplads. Han kan ikke efter Loven, naar ikke anden speciel Aftale derom foreligger i Certepartiet, tilpligtes mere i det ene end i det andet Tilfælde at holde sig færdig til Losning, før Skibet er paa behørig Losseplads, jfr. § 118 andet Afsnit. Paa

en Reise fra Stavanger til Skien kan indtræffe Uheld ligesaafuldt som paa enhver anden Søreise og skulde isaafald et Varsel fra Stavanger om sandsynlig Ankomsttid være tilstrækkeligt, kunde det udsætte Ladningsmodtageren for mange Vanskeligheder, særlig i et Tilfælde som dette, hvor Losningen skulde ske ved en meget benyttet Elevator. At Bestemmelsen i Certepartiet om, at Bergen/Stavanger skal regnes for en Havn, er skrevet med det omprocederede Varsel for Øie, kan Retten ikke antage. Der er i Certepartiet stipuleret forskjellige Fragtsatser, eftersom Skibet skulde losse i en, to eller tre Havne, og det er formentlig alene dette, der er taget Hensyn til ved Bestemmelsen om, at Bergen/Stavanger kun skal regnes som en Havn. Efter det Resultat som Retten kommer til angaaende Fortolkningen af § 118 er imidlertid dette uden Betydning for Sagen. De af Citanten paaberaabte Analogier kan Retten ikke anerkjende som saadanne. At Ophold, foraarsaget ved Forhaling til anden Losse- eller Lasteplads i samme Havn medregnes i Liggedagene, § 119 sidste Punktum, har intet med Spørgsmaalet om Nødvendigheden af Varsel at gjøre. At Rutebaaden er fritaget for Varselpligten, § 121, har sin Grund dels deri, at de seile efter en tidligere bekjendtgjort Plan, saa enhver Modtager paa Forhaand ved, naar de skal være paa Lossestedet og dels deri, at de selv holder Expeditører, til hvem Ladningen leveres. Naar Loven har bestemt en egen Varselsmaade for Stykgodsladninger, § 138, saa har det været en ligefrem Nødvendighed, idet det selvfølgelig vilde være umuligt for Kapteinen i et saadant Tilfælde at underrette hver enkelt Modtager. Paragrafen er desuden formentlig kun skrevet med en Losseplads for Øie, saaledes at Kapteinen, om Skibet skal losse Stykgods i flere Havne, maa give det i § 138 anordnede Varsel paa hvert Sted. Idet Retten saaledes finder, at de paaberaabte Lovparagrafer ikke kan paaberaabes som Analogier i denne Sag, finder den tvertimod, at de i disse Paragrafer gjorte Undtagelser fra Hovedregelen snarere sandsynliggjør, at det nu omprocederede Tilfælde gaar ind under denne. Retten finder derfor, at Losningen i Skien rettelig først er paabegyndt Fredag den 21de November, og at Dagen før ikke kan medregnes blandt Liggedagene.

Spørgsmaalet bliver da, hvormange Lossedage der under denne Forudsætning er anvendt. Om Opholdet i Bergen er Parterne enige; der anvendtes $3^1/_2$ Dag. I Stavanger er efter Journaludtoget anvendt 3 Dage. Indstevnte paastaar, at der herfra skal gaa $^1/_2$ Dag, idet han til Støtte herfor har ført et Vidne, 3die Kontravidne, der har udtalt, at det var Mægler for Skibet paa dets omhandlede Tur

i Skien, og at der paa Certepartiet var gjort en Paategning af Ladningsmodtageren i Stavanger, hvorefter der ikke der rettelig var anvendt saa lang Tid som Journaludtoget udviser, og efter denne Paategning har Vidnet udregnet, at der skulde være 5 Lossedage igjen i Skien. Citanten har i den Anledning indrømmet, at Ladningsmodtageren i Stavanger havde gjort Forbehold paa Certepartiet om, at der var anvendt 1/4 Dag formeget, angivelig paa Grund af Stans ved Lugerne. Stansningen skede ved Skiftning af Losselugen, hvilken Skiftning var absolut fornøden for at Skibet kunde komme paa „Trim" (passende Dybde for og agter) til at fortsætte Reisen til Skien. Forbeholdet var derfor aldeles umotiveret. Retten finder, at Indstevnte, der har fremsat Indsigelsen, ikke paa tilstrækkelig Maade har legitimeret denne. Selv om det er indrømmet, at Ladningsmodtageren i Stavanger har gjort saadant Forbehold, saa maa det bevises, at Forbeholdet var lovligt, og det er ikke gjort. Tvertimod er Citantskabets Fremstilling af Forholdet ikke modsagt. Forøvrigt skulde 1/4 Dags Stans ikke gjøre nogen Forskjel, da der alligevel i Stavanger var anvendt 2 3/4 Dag, og det maa Rederiet, naar Certepartiet intet derom indeholder, være berettiget til at regne for 3 fulde Dage. Retten finder derfor at maatte gaa ud fra, at der i Stavanger, overensstemmende med Journaluddraget, er anvendt 3 Dage. I Skien paabegyndtes, som tidligere anført, Losningen, og det, som Retten mener, overensstemmende med Lovens Forskrift Fredag den 21de November Kl. 6 Formiddag og afsluttedes Onsdag den 26de s. Md. Kl. 12 Midnat. Indstevnte hævder, at dette kun er fulde 5 Arbeidsdage, og heri er Retten enig. Har Kapteinen tilladt, at Losningen fortsattes den 26de til Kl. 12 Midnat, saa kan dette ikke berettige ham til at regne denne Dag for 1 1/2 Arbeidsdag. Vilde Rederiet have havt Adgang hertil, maatte det have faaet en udtrykkelig Bestemmelse herom ind i Certepartiet, f. Ex. ved at fastsætte Lossetiden i Timer istedetfor Dage; men det er ikke gjort. Man maa derhos gaa ud fra, at naar Kapteinen har tilladt Losningen fortsat ud over Aftenen, saa har det været motiveret ligesaameget af Skibets som af Ladningsmodtagernes Interesse. Citantskabet sees ogsaa i Stevningen at være gaaet ud fra en Betragtningsmaade, der nærmest stemmer med den af Retten hævdede, idet det anfører Tiden fra den 20de Kl. 10 Formiddag til den 26de Kl. 12 Midnat til 6 Dage, en Betragtningsmaade, som det imidlertid igjen senere sees at have forladt, idet det i Indlæg af 21de Oktober 1903 anfører Tiden fra den 21de Kl. 6 Formiddag til den 26de Kl. 12 Midnat til 5 1/2 Dag. I første Tilfælde maa det da regne den 26de for en Dag,

medens det i sidstnævnte opfører den med 1½ Dag. Retten kommer efter dette til det Resultat, at der til Losningen er anvendt i Bergen 3½ Dag, i Stavanger 3 Dage og i Skien 5 Dage, tilsammen 11½ Dag eller ½ Overliggedag, jfr. § 120. Naar det fra Indstevntes Side subsidiært er paastaaet, at Skibet selv er Skyld i Overliggetiden, da der fra Elevatorens Side intet var til Hinder for at losse Skibet paa 4 Dage, saa kan Retten ikke finde denne Paastand bevist. De herom førte Kontravidner udtaler sig kun i sin Almindelighed om Elevatorens Præstationsevne, hvorhos et af Vidnerne udtaler som sin Mening, at „Rauma"s Ladning uden Vanskelighed kunde være udlosset paa 4 Dage, hvis det fra Skibets Side havde været sørget for tilstrækkelig Lempning til Elevatoren. Dette Vidne staar imidlertid isoleret og dets Udsagn er nærmest et løst Skjøn, idet der ikke nærmere er paavist nogen Forsømmelse fra Skibets Side ved Losningen. Havde saadan Forsømmelse foreligget, burde Indstevnte strax have gjort opmærksom herpaa, noget som det visselig ogsaa vilde have gjort.

Retten finder derfor enstemmig, at Indstevnte maa blive tilpligtet at betale Citantskabet Erstatning for ½ Overliggedag, men forøvrigt maa blive at frifinde. Overliggedagspengene er, som anført, i Certepartiet stipuleret til 4 d. pr. Bruttoregisterton, og da Skibet er 3048 Tons, udgjør dette for ½ Dag £ 25-8-0.

Processens Omkostninger vil blive at ophæve.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte, Skiens Aktiemølle, bør til Dampskibet „Rauma"s Rederi at betale £ 25-8-0 — fem og tyve Pund Sterling otte shilling — enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden med 4 — fire — Procent aarlig Rente deraf fra 8de August 1903 til Betaling sker, men forøvrigt for Citantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Kintzell Frøstrup.

Chr. Winsnæs. *O. Olsen.*

29.

Follo Sorenskriveris Sjøret, den 16de April 1904.

Skibsfører Hans Ødegaard
(Advokat H. Blichfeldt)

mod

A/S Petropolis og Sellmager Edw. Hansson
(Advokat Keyser Jordan).

Den Omstændighed, at en Skibsfører har taget Aktier i et Skib i den Hensigt at skaffe sig en Levevei som Skibets Fører, bevirker ikke i og for sig, at han maa betragtes som ansat paa andre Betingelser end de almindelige efter Sjøfartsloven gjældende, naar ikke Selskabets Statuter hjemler en saadan særlig Undtagelse. Vil Skibsføreren paastaa, at der er tilsagt ham en særlig Førerret, har han den fulde Bevisbyrde herfor.

I 1901 stiftede Edw. Hansson, Chr. Møller og H. Ødegaard A/S Petropolis med en Aktiekapital af Kr. 14 400.oo fordelt paa 72 Aktier à Kr. 200.oo, hvoraf hver af de 3 Aktionærer havde 24. Selskabets Formaal var Fragtfart med Bark „Petropolis", som i det Øiemed var indkjøbt for Kr. 14 000.oo, hvori ved Opgjøret blev fratrukket Kr. 400.oo.

Selskabet anmeldtes til Firmaregistret som i Formen et Aktieselskab med C. Hansson som Bestyrer. Citanten H. Ødegaard blev antaget som Skibets Fører. Selskabets Regnskaber har med Aktionærernes Samtykke været ført paa Chr. Møllers Kontor. Særskilt Kassabog er ikke ført. Af Indstevnte er fremlagt en Udskrift af Driftskonto for Mai 1901—Februar 1902, der er godtaget af Citanten, samt Udskrift af Driftskonto fra Februar 1902—Februar 1903. For det sidste Tidsrum, hvorom det er Dissents mellem Parterne med Hensyn til Regnskabets Rigtighed, er det af Indstevnte fremlagt specificerede Bilag. Februar 1902 udviser Regnskabet et Underskud af Kr. 4469,42. Dette Underskud blev udlignet paa Aktionærerne og saaledes ikke medtaget i Regnskabet Februar 1902—Februar 1903, der sees at begynde med en Kreditpost af Kr. 800.oo „overført fra Kapitalkonto". Denne Postering er forklaret ved, at medens Skibet kostede Kr. 14 000.oo, er Aktiekapitalen Kr. 14 400.oo, hvorhos der ved Opgjøret med det gamle A/S Petropolis opnaaedes et Afslag paa Kr. 400.oo. Februar 1903 sees Under-

skuddet at være Kr. 573.88. Af Indstevnte er endvidere fremlagt en Udskrift af Citantens Konto som Aktionær og som Fører. Efter den første Udskrift er Citanten som Aktionær skyldig Selskabet en Sum af Kr. 489.80, heri ikke medregnet Citantens Anpart af Underskuddet Februar 1903. Citantens Konto som Fører udviser en Saldo i hans Favør af Kr. 155.14.

Af Citanten paastaaes det, at det var omforenet, at han skulde vedblive at være Skibets Fører, og at det var i Henhold til saadan Aftale, at Selskabet stiftedes, idet han ikke vilde være indtraadt i dette, hvis han ikke var sikret Stillingen som Skibets Fører med Ret til at blive staaende som saadan.

Dette saameget mere, som han netop for paa nævnte Vilkaar at faa ordnet Indkjøbet af Skibet, fik sin Fader, L. Ødegaard, til at tegne sig som Endossent for et i Anledning af Skibets Indkjøb i Aas Sparebank optaget Laan, stort Kr. 10 000.oo, mod at der i Banken til Sikkerhed for Laanet deponeres en Assurancepolice paa Skibet. Indstevnte derimod benegter, at der ved Aftale var sikret Citanten en kontraktmæssig Førerret — en saadan Ret var overhovedet ikke paa Tale.

Ved Skibets Ankomst til Kristiania i Januar Maaned 1903 blev Citanten af E. Hansson afskediget som Skibets Fører og en ny Fører ansat. Den tredie Aktionær, Chr. Møller, skal have været enig heri, men noget Forhandlingsmøde blev ikke afholdt før den 12te Mai 1903.

Citanten formener, at der er skeet Brud paa Aftale og Sjøfartslovens Bestemmelser ved den omhandlede Afskedigelse og ved de førte Regnskaber, der ikke kan erkjendes at være rigtige, samt ved, at E. Hansson har optaget Pengelaan og tegnet Forsikring uden Samtykke. Citanten formener endvidere at have tilgode Rest paa Hyre, Kr. 195.20.

I Sjøretssession den 5te Juni 1903, inkamminerer Citanten nærværende Sag. Forligsprøve anstilledes uden at Forlig opnaaedes.

Citanten nedlægger, paa Grundlag af det tidligere Anførte, saadan

Paastand:

A. Principalt: at A/S Petropolis og Seilmager E. Hansson under Exekutions Tvang tilpligtes in solidum at udløse Citanten for den ham tilhørende en Trediepart af Bark „Petropolis" eller i Selskabet efter en Pris for det hele Fartøi af Kr. 14 000,oo.

Subsidiært: at Rederiselskabet Petropolis opløses og under Exekutions Tvang tilpligtes at afvikle.

Atter subsidiært. at Citanten gjenindsættes som Fører af Bark „Petropolis", og at Indstevnte, E. Hansson, afsættes som Skibets (Selskabets) korresponderende Reder (Bestyrer).

Samt i ethvert Tilfælde: at Citanten hos Aktieselskabet Petropolis og Seilmager E. Hansson in solidum tilkjendes Erstatning efter Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa de Indstævntes fælles Bekostning, for det Tab og den Skade, som er ham tilføiet ved den ulovlige Afsættelse af ham som Fører af Bark „Petropolis" og

B. at Indstevnte, Seilmager Hansson, som korresponderende Reder for (Bestyrer af) A/S Petropolis tilpligtes under daglig løbende Mulkt inden en af Sjøretten bestemt Frist at meddele Citanten specificeret og med legitimerede Bilage bilagt Regnskab over Selskabets og Bark „Petropolis"s Drift og Affærer fra Afslutningen af det for 1901 aflagte Regnskab og til Skibet blev oplagt efter Hjemkomst i Januar iaar og

C. at A/S Petropolis tilpligtes til Citanten at betale hans tilgodehavende Rest paa Hyre for Tiden indtil 12te Januar 1903 Kr. 195.20 og at Citanten kjendes berettiget til Opnaaelse af skadesløs Dækkelse af Beløbet med Renter og Omkostninger at sætte Skibet som Sjøpant til Auktion og

D. at A/S Petropolis og Seilmager Hansson under Exekutions Tvang tilpligtes at meddele Citanten Rederiets af Aas Sparebank godkjendte Erklæring for, at Citantens Fader, L. Ødegaard, er fri ethvert Ansvar i Forhold til Banken og Rederiet for hans Endossement paa Rederiets Vexelobligation i Banken stort tilrest Kr. 8500 (? 8000) og

E. Videre og i ethvert Fald, at Citanten hos A/S Petropolis og E. Hansson in solidum tilkjendes Renter af ethvert af de foran anførte Beløb, der er paastaaet Citanten tilkjendt og tillige Sagsomkostninger.

Indstevnte benegter, at det af L. Ødegaards Endossementstegning kan udledes noget Bevis for, at Citanten var sikret en vedblivende Førerret. Citanten havde ved Aktieselskabets Stiftelse været i længere Tid uden Beskjæftigelse og L. Ødegaard maatte have Interesse af, at hans Søn, Citanten, fik Skib at føre, hvad han altsaa fik, idet han ansattes som „Petropolis"s Fører. Laanet kunde nemlig ikke komme istand uden L. Ødegaards Endossement. Citanten var imidlertid ikke Stillingen voxen som Fører af „Petro-

polis", og hans Afskedigelse fuldt berettiget. Indstevnte benegter at have tegnet Forsikring og optaget Pengelaan uberettiget og ulovlig. Særskilt Kassebog for Regnskabet er ikke ført, men paastaaes det at være helt rigtig ført.

Indstevnte imødegaar Citantens Ankeposter mod Regnskabet. Dette har været ført paa samme Maade i 2 Aar og uden nogen Indsigelse fra Citanten.

Indstevnte nedlægger Paastand paa at frifindes og tilkjendes tilstrækkelige Sagsomkostninger.

Retten vil først behandle, hvorvidt det var Aftalen eller Forudsætningen ved Stiftelsen af A/S Petropolis, at Citanten skulde være dets Fører og vedblive at indehave denne Stilling. 3die Hovedvidne prover, at han og Citanten i 1901 forhandlede om Indkjøb af Skib. Citanten skulde lægge Part i for at faa Skib at føre. Imidlertid kom intet Kjøb istand. Da saa Vidnet fik høre om Kjøbet af Skibet „Petropolis", opfattede han det som en Selvfølge, at Citanten havde truffet samme Aftale overfor Hansson, at han skulde kjøbe Part, mod at faa Skib at føre. 1ste Hovedvidne prover, at han mange Gange har hørt Tale om, at Citanten har Part i „Petropolis" og af denne Grund sandsynligvis Førerret. Dette har ogsaa været tænkt, da han ikke kunde tro, at nogen Skibsfører vilde lægge saa meget i et gammelt Træskib uden at faa Førerretten.

2det Hovedvidne prover, at han af Hansson fik det Indtryk, at Citanten gik ind i Rederiet for at faa Førerposten. Paa Vidnets Forespørgsel til Citanten, erklærede denne, at han naturligvis skulde føre Skibet. Citantens Fader, L. Ødegaard, der er afhørt som 4de Vidne, prover, at han tegnede sig som Endossent for at hjælpe Citanten til at faa Førerstillingen.

Hansson udtalte til Vidnet, at Citanten skulde blive Fører, bare Laanet blev ordnet, og at det var nødvendigt, at Vidnet tegnede sig som Endossent for at faa Laanet istand. Hansson maatte skjønne, at Vidnet alene tegnede sig som Endossent for at hjælpe Citanten til Førerstillingen. Vidnets Hustru, Citantens Stedmoder, prover, at Hansson var flere Gange hos Vidnet og hendes Mand og spurgte, om de vilde hjælpe Citanten, saa denne kunde faa Skib at føre. Det var Vidnets og hendes Mands Mening, at Citanten derved skulde faa en Levevei.

Retten skal til de afhørte Vidners Prov bemærke, at Selskabets Statuter ingen Bestemmelse indeholder om, at Citanten skulde tilkomme en Førerret til „Petropolis". Heller ikke foreligger der i Sagen noget skriftligt Dokument, der hjemler Citanten en saadan

Særstilling. Spørgsmaalet bliver da, om der ved Citantens Fremstilling, seet i Belysning af de afhørte Vidners Prov, kan siges at foreligge Bevis for en saadan Aftale eller Forudsætning. Citanten, der tidligere var Eier af en Galeas, solgte denne nogen Tid førend Indkjøbet af „Petropolis". Herved erholdt Citanten en disponibel Pengesum, som han ønskede at anvende til at skaffe sig en Stilling. Saaledes forhandlede han med 3die Vidne herom, uden dog at nogen Forretning kom istand. At Citantens Mening med at deltage i Indkjøbet af „Petropolis" var at skaffe sig en Livsstilling som Skibets faste Fører, maa vistnok antages, og det styrkes ved de afhørte Vidners Prov. Spørgsmaalet bliver derfor, om Forholdet ogsaa fremtraadte saaledes overfor E. Hansson og A/S Petropolis. E. Hanssons Berettigelse til at forpligte Selskabet overfor Citanten er ikke benegtet. 2det Hovedvidnes Prov kan efter sit Indhold ikke her tillægges nogen væsentlig Bevisværdi. Ved 4de og 5te Hovedvidnes Prov er at anføre, at de havde ved sit Slægtskab til Citanten og ved den økonomiske Interesse, 4de Vidne havde ved sit tegnede Endossement, var interesserede i Indkjøbet af „Petropolis". Imidlertid kunde det antages, efter disse Vidners Prov, seet i Forbindelse med 4de Vidnes Endossementstegning, at Forholdet overfor Citanten stillede sig saa for E. Hansson, at han sikrede Citanten en fast Førerret. Idet Retten herom henviser til det tidligere anbragte, skal den bemærke, at det her maa paalægges et helt og fuldt Bevis fra Citantens Side, naar det paastaaes, at Citanten skulde blive Fører paa andre Betingelser end de for Skibsførere efter Sjøfartsloven sædvanlig gjældende, og uden at Selskabets Statuter hjemler en saadan særlig Undtagelse. De Domme, der omhandler samme eller lignende Emne, sees ogsaa at opstille en streng Bevisbyrde, se saaledes Rt. 1881 Pag. 631 og Høiesteretsdom 6te Februar 1895, hvor der henvises til Byrettens Præmisser, som bl. a. udtaler, at „der maa føres et positivt Bevis for, at Førerret af den anførte særegne Beskaffenhed var indrømmet". Jfr. ligeledes Rt. 1891 Pag. 377 og Rt. 1898 Pag. 625. Under disse Omstændigheder kommer Retten til det Resultat, at det ikke af Citanten er ydet Bevis for, at han ved Ansættelsen som Fører af „Petropolis" blev ansat paa andre Betingelser end de for Skibsførere efter Sjøfartsloven gjældende. Overensstemmende med Sjøfartslovens § 11 maatte E. Hansson derfor være berettiget, som Skibets Bestyrer, til at afskedige Citanten. Medeieren, Chr. Møllers, Samtykke angives at være indhentet hertil (jfr. Sjøfartslovens § 13).

Retten skal med Hensyn til den Maade, hvorpaa Regnskabet er ført, bemærke, at det maa ansees for uheldig, at det ikke er ført en særskilt Kassabog for Selskabet.

Ved en Gjennemgaaelse af de foreliggende Regnskabsudskrifter, der ikke er ført kronologisk, finder Retten at maatte udtale, at Regnskabsforholdet ikke fremgaar med Klarhed heraf. Citanten har imidlertid godtaget Regnskabet for Tidsrummet fra Mai 1901—Februar 1902, og de senere Regnskaber sees at være ført paa samme Maade. Paa Grund heraf maa det antages, at Citanten ikke af den Maade, hvorpaa Regnskabet er ført — bortseet fra mulige Feil — har nogen Anke overfor Indstevnte. Tilbage staar da at undersøge, hvorvidt der ved Regnskabets enkelte Poster kan foreligge Feil, hvad der paastaaes af Citanten, der paaviser enkelte formentlige Feil. Saaledes indbetalte Citanten 1400 Kroner til Dækkelse af Underskuddet for Februar 1901—Februar 1902, hvoriblandt en Gjældspost til Andorsen, Becker & Ko., stor ca. 2300 Kroner. Imidlertid blev ikke nævnte Gjældspost dækket, og ved Skibets Ankomst til Troon maatte Citanten, for at undgaa Beslaglæggelse, udrede Beløbet. Indstevnte anfører, at det ikke var Aftale, at de af Citanten udbetalte Penge skulde gaa til Betaling af Anderson, Becker & Ko.s Gjæld. Det var ingen Penge heraf til Betaling i Selskabets Kasse. Beløbet er krediteret i Regnskabet Februar 1902—Februar 1903.

Citanten sees i forskjellige Skrivelser fra Troon til Skibsreder Møller at have omtalt Affæren uden at nedlægge nogen Indsigelse.

At Citanten, som paastaaet, skulde have en Ret til at faa de forøgede Udgifter til Renter, Assurance m. v., Kr. 214.82, som paaløb ved, at Chr. Møller undlod at dække Andorsen, Becker & Ko.s Fordring fratrukken i Skibets Regnskaber, kan vanskelig antages, men maa dog erkjendes at være tvivlsomt. E. Hanssons Regninger til Selskabet sees at være attesteret af Citanten og er herved godkjendte af denne. Naar det ikke paa Regnskabet 1901 er opført Bestyrersalær til E. Hansson, men først medtaget paa Regnskabet 1902, anfører Indstevnte, at Grunden ikke var, at Bestyrersalær var frafaldt, men at Hansson vilde vente til at Skibet kunde opvise en gunstigere Status. At Hansson tilkommer Bestyrersalær, maa antages, og det er ikke bevist af Citanten, at Salær er frafaldt. Der er under Oktober 1901 anført Citanten til Debet et Beløb af £ 5-11-5½, som paastaaes af Citanten at være senere dækket uden at Forholdet forøvrigt af Parterne er oplyst. Bevisbyrden maa her antages at paahvile Citanten. Citanten har endvidere anført, at E.

Hansson modtog et gammelt Seil fra Skibet, uden at han har krediteret Skibets Regnskaber for Seilets Kostende. Paa den anden Side anfører E. Hansson, at han har foretaget adskillige Reiser i Selskabets Anliggender og havt andre løbende Udgifter uden at disse er debiterede Selskabet.

Naar det erindres, at Citanten ved sin Godtagelse af Regnskabet Mai 1901—Februar 1902 har gaaet med paa den Maade, Regnskabet for „Petropolis" er ført, finder Retten ikke at kunne give Citanten Medhold i hans Paastand paa, at han, som en Følge af de ovenfor behandlede paastaaede Feil i Regnskabet, er berettiget til at kræve sig udløst eller Selskabet opløst — og heller ikke at Indstevnte tilpligtes at meddele Citanten nyt Regnskab.

Citanten nedlægger endvidere Paastand paa at tilkjendes Rest paa Hyre, Kr. 195.20. Efter Regnskabet vil det sees, at Citanten som Fører har tilgode et Beløb af Kr. 155.14. Noget Bevis for, at Beløbet er Kr. 195.20, er ikke ydet af Citanten. Som Aktionær er Citanten imidlertid skyldig til Selskabet Kr. 489.80, hvortil kommer Citantens Part af Underballancen efter Regnskabet Februar 1902 —Februar 1903, Kr. 573.88. Selv om man erkjendte, at Citanten havde Krav paa Indstevnte, fordi Andorsen, Becker & Ko.s Fordring ikke blev dækket af Chr. Møller, og efter det anførte Beløb, £ 5-11-5½, vil det sees, at Citantens Gjæld til Selskabet som Aktionær er større end hans Krav paa Hyre, hvorfor Citantens Paastand ikke kan blive at tage tilfølge.

Med Hensyn til Citanternes Anbringende af, at Pengelaan er optaget uden Aktionærernes Samtykke, bemærker Indstevnte, at der til Dækkelse af Mandskabets Træk og lignende nødvendige Udgifter var paakrævet, at Selskabets Bestyrer eller Regnskabsførende (Chr. Møller) forstrak Selskabet med Penge, men Pengelaan blev ikke optaget. At saa fandt Sted er heller ikke paavist af Citanten.

Selskabets Forpligtelse til at tegne Forsikring var en Følge af L. Ødegaards Endossementsansvar til Aas Sparebank.

Naar det tages i Betragtning, at Citanten vistnok har staaet i den Formening, at han var sikret Førerret, og hvad der tidligere er anført om Regnskabet, antager Retten, at Procesomkostningerne bør blive at ophæve.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte, A/S Petropolis og Seilmager E. Hansson, bør for Citantens, Skibsfører Hans Ødegaards, Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves.

K. A. Enger. *A. Andersen Hauger.* *G. Sivertsen.*

30.

Danmarks Høiesteret, den 10 Mai 1904.

Den i Samlingens indeværende Aargang Side 1 optagne Dom, afsagt af Overretten i Viborg, stadfæstes af Høiesteret.

Føreren og Rhederne af Dampskibet „Chingford"

(Højesteretsadvokat Halkier)

kontra

P. I. Kall som Befuldmægtiget for Rheder og Ladningsassurandeur for Bark „Nore" af Raumo

(Højesteretssagfører Jensen).

(For Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mødte Højesteretssagfører Arntzen).

Ifølge de foreliggende Oplysninger havde Svitzers Bjergningsentreprise modtaget telegrafisk Meddelelse om, at et af Mandskabet forladt Skib, der maa antages at have været „Nore" fandtes drivende i den Del af Farvandet, hvor det blev antruffet af „Chingford". Herom underrettede Entreprisen Marineministeriet, der som Følge heraf udsendte en Kanonbaad fra Esbjerg for nærmere at undersøge Sagen.

Denne Kanonbaad fandt imidlertid ikke „Nore", der paa den Tid allerede var bugseret bort af „Chingford".

Da der ikke foreligger tilstrækkelig Grund til at antage, at Stillingen for det bjergede Skib er bleven forbedret ved det af „Chingford" udførte Arbeide, tiltræder Højesteret det i den indankede Dom antagne Resultat.

Processens Omkostninger for Højesteret ville Appellanterne have at tilsvare Indstevnte, Konsul Kall, med 400 Kr.

Thi kjendes for Ret:

Landsoverrettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Højesteret betale Appellanterne Føreren og Rhederne af Dampskibet „Chingford" af London til Indstevnte, Konsul P. I. Kall af Fredrikshavn, som Befuldmægtiget for Rheder og Ladningsassurandeur for Barken „Nore" af Raumo med 400 Kr. Saa betaler Appellanterne og til Justitskassen 10 Kr.

31.

Danmarks Høiesteret, den 7 Juni 1904.

C. K. Hansen som korresponderende Rheder for „Dampskibsselskabet af 1896"

(Høiesteretsadvokat Halkier)

mod

Aktieselskabet „Christiansholms Fabriker"

(Højesteretssagfører Møller).

Den i Samlingens Aargang IV som No. 57 (Side 327) optagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, angaaende Beregningen af „despatch money", stadfæstes af Høiesteret.

Ved kongeligt Reskript af 23 Juli 1903 er Højesteret bemyndiget til at tage denne Sag under Paakjendelse, uanseet at dens Gjenstand ej maatte befindes at udgjøre summa appellabilis. Med Bemærkning, at dansk Ret bliver at lægge til Grund ved Sagens Afgjørelse, og iøvrigt i Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde vil den efter Indstævntes Paastand være at stadfæste.

Processens Omkostninger for Højesteret vil Appellanten have at betale til Indstævnte med 300 Kr.

Thi kjendes for Ret:

Sø- og Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Højesteret betaler Appellanten: C. K. Hansen som korresponderende Rheder for „Dampskibsselskabet af 1896" til Indstævnte: Aktieselskabet „Christiansholms Fabriker" med 300 Kr. Saa betaler Appellanten og til Justitskassen 10 Kr.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: ***28. Skiens Sjøret:*** *Dampskibet „Rauma"s Rederi mod Skiens Aktiemølle.* — ***29. Follo Sorenskriveris Sjøret:*** *Skibsfører Hans Ødegaard mod A/S Petropolis og Seilmager Edw. Hansson.* — ***20. Danmarks Høiesteret:*** *Føreren og Rhederne af Dampskibet „Chingford" kontra P. I. Kall som Befuldmægtiget for Rheder og Ladningsassurandeur for Bark „Nore" af Raumo.* — ***31. Danmarks Høiesteret:*** *C. K. Hansen som korresponderende Rheder for „Dampskibsselskabet af 1896" mod Aktieselskabet „Christiansholms Fabriker".*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 10-11	Aargang V	1904

32.

Norges Høiesteret, den 8de Juni 1904.

Søforsikringsselskabet „Ægir"
(Adv. Gustav Blom)

mod

Dampskibet „Smølen"s Rederi
(Adv. Johan Bredal).

Den i Samlingens Aargang IV som No. 42 (S. 225) optagne Dom, afsagt af Christiania Sjøret, stadfæstes af Høiesteret, der altsaa tilkjendte Rederiet Bjergeløn hos Assurandøren, skjønt det bjergende og det bjergede Skib tilhørte samme Rederi.

Extraordinær Assessor, Skifteforvalter *Skattebøl:* Ved Dom, afsagt af Christiania Sjøret den 8de Juni 1903, blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstevnte, Søforsikringsselskabet „Ægir", bør til Citantskabet, Dampskibet „Smølen"s Rederi, betale 1200 — et Tusinde to Hundrede — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig

Rente deraf fra den 30te Oktober 1901 til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves. At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven."

Denne Dom er af nævnte Søforsikringsselskab ved Stevning af 16de Juli 1903 indanket for Høiesteret, hvor af Appellanten er nedlagt saadan Paastand:

„*principalt:*

at Appellantskabet for Tiden frifindes.

subsidiært:

at Appellantskabet frifindes mod at betale Halvparten af $^{36}/_{39}$ af saadan Godtgjørelse, som fastsættes ved lovligt Skjøn, optaget paa Indstevntes Bekostning for Kul, Maskinfornødenheder, Hyre og Tid medgaaet til den i Sagen omhandlede Bjergning.

samt i hvert Fald,

at Appellantskabet hos Indstevnte tilkjendes Omkostninger for begge Retter."

Indstevnte, Dampskibet „Smølen"s Rederi, har nedlagt Paastand om Stadfæstelse af Sørettens Dom og Tilkjendelse af Processens Omkostninger ved Høiesteret.

Angaaende Sagens faktiske Sammenhæng henviser jeg til Søretsdommens Præmisser, af hvilke jeg ønsker følgende betragtet som en Del af mit Votum:

„Onsdag den 23de November 1898 stødte Dampskibet „N. „H. Knudtzon" af Kristianssund paa et Undervandsskjær, belig„gende mellem Hopen og Veiholmen. Det blev staaende fast og „hug stærkt. Efter ca. $^1/_2$ Times Forløb kom Dampskibet „Smølen" „tilstede, og enedes da begge Skibes Førere om, at „Smølen" skulde „forsøge at bjerge „N. H. Knudtzon" mod en saadan Erstatning, „som Søretten maatte bestemme. Efter at en Del af „N. H. „Knudtzon"s Ladning var lastet over i en af „Smølen" medbragt „Listerbaad, trak ogsaa „Smølen" „N. H. Knudtzon" af Grunden.

„Da sidstnævnte Skib befandtes nogenlunde tæt og Maskinen „brugbar, forseilede Skibet til Kristianssund, hvor det ankom den „følgende Dag.

„Dampskibene „N. H. Knudtzon" og „Smølen" tilhører begge „Møre Skjærgaards Dampskibsselskab". „N. H. Kndutzon" var „for den halve Værdi forsikret i Søforsikringsselskabet „Ægir" „og for den anden Halvdel i „Oberrheinische Versicherungsgesell„schaft".

„Assuranceselskaberne gjorde Indvendinger mod at betale „Bjergeløn bl. a. af den Grund, at Skibene tilhørte samme Rederi.

„Imidlertid anlagde Dampskibet „Smølen"s Kaptein og Mandskab, „der ansaa sig berettigede til Bjergeløn overensstemmende med „Søfartsloven, Søretssag mod „N. H. Knudtzon"s Rederi ved Chri- „stianssunds Søret og nedlagde Paastand om at tilkjendes Bjergeløn.

„Ved nævnte Rets Dom af 10de Oktober 1899 blev denne „Paastand ogsaa givet Medhold. Retten antog, at den af „Smølen" „ydede Assistance maatte karakteriseres som Bjergning, samt at „den Omstændighed, at begge Skibe tilhørte samme Rederi, ikke „kunde influere paa den Ret til Bjergeløn, som efter Søfartslovens „§ 228 tilkommer det bjergede Skibs Kaptein og Mandskab; kfr. „herom Platous Søret S. 508, § 48, Note 21. Med Hensyn til „Bjergelønnens Størrelse anførte Retten, at „N. H. Knudtzon"s „Værdi i skadelidt Stand er sat til Kr. 36 000.00 og den iværende „reddede Ladning til Kr. 3000.00, samt at Retten efter Omstæn- „dighederne fandt passende at kunne ansætte Bjergelønnen til 10 „pCt. af de reddede Værdier eller ialt Kr. 3900.00, af hvilket „Beløb Retten overensstemmende med Regelen i Søfartslovens § 228 „tilkjendte Kaptein og Mandskab en Trediedel eller Kr. 1300.00. „Nævnte Dom er ikke paaanket.

„Dampskibet „Smølen"s Rederi, som imidlertid havde ladet „Sagen bero dels i Paavente af Dom i den af „Smølen"s Mand- „skab anlagte Sag og dels i Paavente af Dom i en ved Trond- „hjems Søret anlagt Sag angaaende et analogt Spørgsmaal: „Vest- „fjord"s Rederi mod Lyngaas & Ko., har nu ved Søretsstevning „af 28de Oktober 1901 anlagt nærværende Sag mod Søforsikrings- „selskabet „Ægir"."

Som det fremgaar af denne Fremstilling, var Dampskibet „N. H. Knudtzon" forsikret for den halve Værdi i „Ægir" og for den anden Halvdel i „Oberrheinische Versicherungsgesellschaft", hvilket sidste ikke har anlagt noget Søgsmaal, hvorimod det har vedtaget, at naar endelig Dom er faldt i Sagen mellem „Ægir" og „Smølen"s Rederi, skal den derved trufne Afgjørelse være bindende mellem „Smølen"s Rederi og „Oberrheinische Versiche- rungsgesellschaft".

Ved Byretten tvistedes der angaaende flere Spørgsmaal, som nu ikke foreligger. Navnlig er at bemærke, at det mellem Par- terne nu er in confesso, at det foreliggende Tilfælde efter sin Art er at betragte og bedømme som et Bjergningstilfælde, idet den Bi- stand, som „Smølen" ydede „Knudtzon", skal ansees som Bjerg- ning. Ligesaa er det paa det Rene, at der fra „Ægir"s Side ingen formel Indsigelse gjøres i Anledning af, at „Smølen"s Re-

deri ved sit Søgsmaal er gaaet direkte løs paa Søforsikringsselskabet.

Derved, at disse og et Par andre Tvistepunkter er bortfaldt, er nærværende Sag forenklet til væsentlig at gjælde det Spørgsmaal, *hvorvidt „Smølen"s Rederi har Krav paa Bjergeløn, naar det Skib, som det reddede, nemlig „N. H. Knudtzon", tilhørte det samme Selskab.* Som det fremgaar allerede af det Anførte, var „Knudtzon" assureret; ellers vilde det reiste Spørgsmaal jo ikke kunnet opstaa. Jeg skal i denne Forbindelse indskyde den Bemærkning, at den Omstændighed, at Christianssunds Sørets Dom af 10de Oktober 1899, hvorved *Skipper* og *Mandskab* tilkjendtes Bjergeløn, er ikke paaanket, ifølge Proceduren skal være uden Betydning ved Afgjørelsen af det foreliggende Spørgsmaal. Det erkjendes nemlig, at Skippers og Mandskabs Krav under enhver Omstændighed maa gives Medhold.

Nogen Afgjørelse af et Spørgsmaal som det foreliggende er, saavidt jeg ved, ikke tidligere truffet af Høiesteret. En af Trondhjems Søret i 1900 afsagt Dom i en Sag, hvor et Skib havde ydet et Søsterskib Assistance, kom vistnok ind for Høiesteret, hvor Sagen afgjordes ved den i Retstid. for 1902 S. 577 refererede Dom; men da Tilfældet blev befundet ikke at være Bjergningstilfælde, fik man ingen Løsning af det Spørgsmaal, det nu gjælder, og Afgjørelsen er af liden Interesse for nærværende Sag. Der er under denne Sag og ellers i de Sager og Afhandlinger, som har beskjæftiget sig med det foreliggende Spørgsmaal, tvistet om, hvorvidt Søfartsloven af 1893 og almindelig norsk Søforsikringsplan af September 1894 har Bestemmelser, der løser Spørgsmaalet. Fra deres Side, som forfegter et Skibs Ret til Bjergeløn for Redning af et Søsterskib, paaberaabes først Søfartslovens § 224, 1ste Punktum, som lyder saa: „Enhver, som bjerger Skib, der er forulykket eller stedt i Nød, eller dets Ladning eller noget, som har hørt til saadant Skib eller dets Ladning, saavelsom enhver, som medvirker ved Bjergningen, har Ret til at faa Bjergeløn af, hvad der bjerges." Dernæst paaberaabes Lovens § 250 og Planens § 44. Fra den anden Side anføres det, at i et Tilfælde som det foreliggende, er det ikke de nævnte Bestemmelser, som kommer til Anvendelse, men Lovens § 252 og Planens § 46, hvorefter Forsikreren tilsvarer alle Udgifter og Opofrelser, men ikke Bjergeløn.

For mig staar Sagen saa, at Loven og Planen ikke giver nogen direkte Løsning af Spørgsmaalet. Det forekommer mig, at

Loven ikke har udtalt sig enten for den ene eller anden Mening. Det kan siges, at Lovens § 224 ved ikke at gjøre nogen Undtagelse for det Tilfælde, at det reddede Skib tilhører samme Reder som det bjergende, nærmest trækker i Retning af, at der ogsaa i dette Tilfælde skal betales Bjergeløn, og jeg medgiver, at denne Betragtning har meget for sig. Men nogen afgjørende Slutning tør jeg dog ikke bygge derpaa. Hvad jeg anser for at være klart, det er, at Loven, naar den, som af mig antydet, ingen Bestemmelse har for Tilfældet, ialfald ikke er *til Hinder* for, at Bjergeløn her tilkjendes. Men er dette saa, bliver det for Løsningen af Spørgsmaalet nødvendigt at drøfte det næste Spørgsmaal, hvorvidt der *i Forholdet* selv ligger nogen Hindring for at tilkjende et Skib Bjergeløn for Redning af et Søsterskib.

Jeg er af den Formening, at der i Almindelighed maa siges ikke at være nogen saadan Hindring. I saa Henseende og til Støtte for denne Opfatning vil jeg henvise til, hvad der er oplyst om gjældende Ret og Praxis i nogle fremmede Lande. Det er herom oplyst, at i flere Lande anerkjendes Ret til Bjergeløn. Dette er saaledes Tilfældet i Tyskland og, saavidt skjønnes, ogsaa i Danmark og muligens i Sverige; i de to sidste Lande har man Love, som i det Væsentlige stemmer med vor Sølov af 1893, nemlig for Danmark af 1892 og for Sverige af 1891. De Retsafgjørelser, som er paaberaabt for Danmarks Vedkommende, er vistnok ældre end den nævnte Sølov for Landet; men de Forfattere, som er paaberaabte, sees ikke i de nye Love at finde nogen Ændring i Forholdets Bedømmelse. I Belgien skal Opfatningen være den samme. Derimod skal den modsatte Regel gjælde i Frankrige og England; i sidstnævnte Land skal det dog ikke være sjelden, at der i Forsikringskontrakten indtages Bestemmelser, som udtrykkelig hjemler Bjergeløn ogsaa i Tilfælde som det foreliggende.

Der sees at være Enighed om, at *Skipper* og *Mandskab* tilkommer Bjergeløn, og ligesaa, at det bjergende Skib tilkommer saadan for Redning af *Ladning*. Allerede dette synes mig at trække i den Retning, at det samme bør gjælde Skib. Jeg har nemlig ikke kunnet finde nogen særlig Hjemmel for en Skjelnen her, og jeg kan ikke se bort fra, at man kommer op i Vanskeligheder, navnlig af processuel Art, hvis Skippers og Mandskabs Arbeide og ligesaa Redning af Ladning skal betragtes som Bjergning, der betinger Bjergeløn, hvilken bestemmes i sidste Instans af Høiesteret, medens derimod Skibets Redning skal honoreres efter Søfartslovens § 252, og Godtgjørelsen bestemmes ved sædvanligt

Skjøn og Overskjøn. Naar man opkaster det Spørgsmaal, om de sædvanlige Grunde for Tilkjendelse af Bjergeløn er tilstede i et Tilfælde som det foreliggende, saa finder jeg, at dette Spørgsmaal maa besvares bekræftende. Det erkjendes ogsaa af dem, som bestrider denne Sats, at Erstatning for direkte Udgifter maa der tilstaaes, vel ogsaa for Skade paa Skib og Maskineri, ja endog for Tidstab og tabt Fortjeneste. Tilbage staar da væsentlig Erstatning for den *Risiko*, som Bjergeren løber. Det forekommer mig, at der ikke er tilstrækkeligt Holdepunkt for en Skjelnen her, hvorimod alle de Grunde, som taler for i Bjergningstilfælde at tilstaa en rundelig Godtgjørelse, hvilket er Meningen med Bjergeløn, ogsaa her er tilstede.

Det er af Appellanten stærkt fremholdt, at der er den Forskjel mellem en Fremmeds Redningsforsøg og et Tilfælde som nærværende, at den Fremmede optræder paa egen Risiko, saaledes at han faar Løn, hvis Forsøget lykkes, men ingen, hvis det mislykkes, medens det Skib, som redder et Søsterskib, handler paa Assurandørens Risiko.

Jeg maa erklære mig uenig i denne Betragtning. Jeg indser ikke, hvor man har Hjemmel for den Paastand, at Risikoen ikke er hos Bjergeren ogsaa i det foreliggende Tilfælde. Saa er det endelig af dem, som her bekjæmper Bjergeløns Berettigelse, anført, at Rederen efter Lovens § 245 og Planens § 40 i Henhold til selve Forsikringskontrakten har *Pligt* til at sørge for Bjergning af Skib osv., og at denne Pligt udelukker Ret til Bjergeløn, naar det gjælder et andet af hans Skibe.

Berettigelsen og Vegten af dette Argument, som ganske vist har sin Betydning, beror imidlertid paa, hvor langt man finder, at Rederens Pligt i omhandlede Henseende strækker sig. Jeg finder i Henseende til dette Spørgsmaal at maatte slutte mig til de Betragtninger, som er gjort gjældende i den paaankede Dom. Jeg tiltræder ganske, hvad der forsaavidt i samme er anført:

„Det er vistnok blevet fremholdt, at Rederen efter Søforsik-
„ringsplanens § 40 ifølge selve Forsikringskontrakten har Pligt
„til at sørge for Bjergning m. m. af de forsikrede Gjenstande, og
„at denne Pligt maa udelukke hans Krav paa Bjergeløn. Jeg
„medgiver, at dette Argument er meget vægtigt, saa langt Re-
„derens Pligt strækker sig, og jeg er derfor ogsaa mest tilbøielig
„til at tro, at der neppe nogensinde vil blive Spørgsmaal om
„Bjergeløn til Rederen for dennes personlige Medvirkning til Bjerg-
„ningen. Jeg kan imidlertid ikke finde, at dette sidste er nogen

„— endsige nogen nødvendig — Konsekvens (saaledes som an-
„tydet i Trondhjems Sørets Domspræmisser) og det allerede af
„den Grund, at der formentlig mangler enhver Hjemmel for at
„strække Rederens Pligt efter Planens § 40 saa vidt som at
„paalægge ham at stille de andre Skibe, han muligens eier, til
„Disposition uden den sædvanlige Godtgjørelse. Jeg finder herom
„at kunne henvise til Udviklingen i Jantzens Afhandling, jfr.
„ogsaa Søfartslovens § 31, sammenholdt med § 255, hvorefter et
„Skibs Forpligtelse til at forsøge Bjergning, kun existerer, naar
„det gjælder at redde Menneskeliv."

Jeg skal hertil kun tilføie, at hvor meget man end vil fremholde Rederens Pligt til at redde, saa maa man ikke glemme, at naar han ved et af sine Skibe søger at redde et andet, saa udsætter han sig for at komme i Vanskelighed ligeoverfor det bjergende Skibs Befragtere. Og ei heller maa det glemmes, at i det Øieblik, Rederen ved et af sine Skibe skrider til Redning af et andet, saa er Assurancen af det førstnævnte ophævet, se Lovens § 255 og Planens § 33. Dette viser efter min Opfatning, at man strækker den i Lovens § 245 paabudne Pligt for Rederen for langt, naar man uden Begrændsning hævder, at han skal stille alle sine Skibe til Disposition.

I Henhold til, hvad jeg saaledes har anført, kommer jeg til samme Resultat som Sørettens Pluralitet, at Indstevnte, „Smølen"s Rederi tilkommer Bjergeløn.

Efter Proceduren er der Enighed om, at naar Bjergeløn overhovedet skal tilkjendes, skal det ske efter den Beregning, som er opstillet i Sørettens Dom, kfr. Dommen i Sagen mellem Skipper og Mandskab paa den ene Side og „Nicolai Knudtzon"s Rederi paa den anden Side.

Efter dette vil jeg foreslaa Sørettens Dom stadfæstet.

Sagens Omkostninger for Høiesteret antager jeg bør ophæves.

Konklusion:

Sørettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Extraordinær Assessor, Sorenskriver *Blom:* Jeg kommer til samme Resultat som Førstvoterende. Min Opfatning af det Spørgsmaal, som her foreligger til Høiesterets Afgjørelse, falder i det store og hele taget sammen med den Opfatning, som er gjort gjældende af Sørettens Majoritet, og jeg henholder mig i det Væsentlige til, hvad der fra Majoritetens Side er anført til Begrun-

delse af Dommens Resultat. Jeg vil tilføie, at for mig, ligesom for Sørettens Majoritet, er det af væsentlig Betydning, om Assurancevilkaarene, specielt da Planens § 40, jfr. Søfartslovens § 245, i et Tilfælde som nærværende, paalægger Rederen at stille sine udenfor den specielle Assurancekontrakt liggende Eiendele til Disposition for — og anvende dem til Redning af — det nødlidende Skib, alt paa andre Vilkaar end han havde været berettiget til at kræve ligeoverfor en Fremmeds Skib. Dette Spørgsmaal finder jeg vistnok overmaade tvivlsomt, da Udtrykkene i de nævnte Bestemmelser forekommer mig lidet afgjørende og vel neppe har havt et Forhold som nærværende for Øie. Jeg finder det imidlertid efter Forholdets egen Natur lidet rimeligt, at dette har været Meningen med Assurancekontrakten, og det staar ogsaa saa for mig, at det aldeles ikke vilde være i Assurandørernes Interesse, at en saadan Forstaaelse af Assurancekontrakten opstilledes. Men er dette saa, og naar da tillige Kontraktens Ord er uklare i dette Punkt, tror jeg ikke, at man kan fastslaa en saadan Pligt for Rederen som den her omhandlede.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende, idet jeg derhos specielt tiltræder den Betragtning, som af Hr. Assessor Blom er udtalt.

Assessor *Reimers:* Jeg er ikke enig med de foregaaende Voterende. Jeg mener nemlig, at den af Appellanten fremholdte Opfatning af det i Sagen til Afgjørelse foreliggende Spørgsmaal maa gives Medhold. Paa Sølovens § 224 kan Paastanden om Bjergeløn for Bjergning af eget Fartøi efter min Mening ikke bygges. Thi vel bestemmer denne § ganske i Almindelighed, at enhver, som bjerger Skib, der er forulykket eller stedt i Nød, eller dets Ladning eller noget, som har hørt til saadant Skib eller dets Ladning har Ret til Bjergeløn af, hvad der bjerges". Men det vilde være en uberettiget Slutning heraf at udlede en Ret til Bjergeløn for den, der bjerger eget Fartøi eller Gods. Er dette ikke assureret, ligger det i Sagens egen Natur, at der ikke bliver Spørgsmaal om Bjergeløn. Hos sig selv kan jo Bjergeren ingen Fordring paa Bjergeløn have; hans Bjergeløn er de reddede Værdier selv. Og saa vidt skjønnes, kan da Sagen heller ikke komme i nogen anden Stilling af den Grund, at Fartøiet, om et saadant er bjerget, er saa stærkt beheftet med Søpanterettigheder, at dets Bevarelse bliver mere en Fordel for Søpanthaverne end for Eieren selv.

Det næste Spørgsmaal bliver da, om Tingen forandres der-

ved, at det bjergede Fartøi gaar assureret. Jeg mener Nei, og min Betragtning er følgende:

Efter Søforsikringsplanens § 40 paahviler det den Forsikrede, overfor Forsikreren, som Pligt bl. a. at sørge for den forsikrede Gjenstands Bjergning, og det paaligger ham i det Hele, heder det videre, at „sørge for Assurandørens Interesse, som om den havde været hans egen". Til Planens § 40 svarer, jfr. Lovens Motiver, Sølovens § 245, der paa samme Maade paalægger den Forsikrede, indtil han erholder Forholdsregler fra Forsikreren selv — det vil sige af egen Drift — at foretage, hvad der udfordres til at redde og bevare det Forsikrede og til at afværge større Skade. Det paaligger altsaa den Forsikrede, naar Skade eller Ulykke rammer den forsikrede Gjenstand, med Hensyn til denne at varetage Assurandørens Interesse, som om den var hans egen; det vil, saaledes maa efter min Mening Bestemmelsen forstaaes, sige, at den Forsikrede har i saa Henseende til Forebyggelse eller Formindskelse af Tab for Assurandøren at forholde sig ganske paa samme Maade, som om det gjaldt Forebyggelse af eller Begrændsning af Tab for ham selv. Med andre Ord: han pligter med dette Formaal for Øie at gribe aktivt ind paa selvsamme Maade, som han som forstandig og for sine Interesser omsorgsfuld Mand vilde have gjort, om det i Nød stedte eller skadelidte Fartøi havde været assureret.

At Bestemmelsen er at forstaa saaledes som her fremholdt, er ogsaa udtalt saavel i Motiverne til Sølovens § 245 som i den i Retstid. for 1894 S. 257 meddelte Dom.

En saadan Forstaaelse af de her paagjældende Bestemmelser i Plan og Sølov er ogsaa, forekommer det mig, fuldt ud stemmende med eller, rettere sagt, den flyder ligefrem af Forsikringskontraktens Natur. Thi Assurancens Formaal er dette, men ogsaa kun dette, at holde den Forsikrede skadesløs for Tab og Ulykke, som det ikke staar i hans Magt som forstandig og for sit eget Tarv interesseret Mand at afværge eller begrændse ved dertil tjenlige og hensigtsmæssige Foranstaltninger. Det er denne Risiko for uafvendeligt Tab og Skade, Assurandøren overtager, intet videre. Det er følgelig ikke Assurancens og Forsikringskontraktens Formaal at overføre paa Assurandøren Risiko og Erstatningspligt for Skade, som ved betimelig og konduitemæssig Indgriben fra den Forsikrede kunde og burde have været afvendt eller formindsket, og som fornuftigvis maa antages af ham at ville være blevet søgt afvendt eller formindsket, om Fartøiet havde gaaet

uassureret. Altsaa: kun hvor den Forsikredes Evne, rimelig og konduitemæssig bedømt, ikke vilde have strukket til for Afvendelse eller Formindskelse af Tab, er det, at Assurandøren træder til med den ham ifølge Assurancekontrakten paahvilende Erstatningspligt.

Heraf følger da, at det paahviler den Forsikrede, naar den forsikrede Gjenstand er forulykket eller stedt i Nød, som *Pligt* overfor Assurandøren at gjøre alt, hvad der med Rimelighed staar i hans Magt, for at forebygge Ulykke, naar den indtræffer, eller for, naar den er indtruffet, at gjøre Tabet mindst muligt — med andre Ord: at bjerge den forsikrede Gjenstand i den Udstrækning, hvortil der er Anledning. Og er dette en ham ifølge det kontraktsmæssige Forhold mellem ham og Assurandøren paahvilende Pligt, bliver den næste Følgeslutning den, at denne Pligt har den Forsikrede at gjøre Fyldest uden af Assurandøren at kunne kræve Betaling derfor, end mindre da at kunne gjøre sig en *Fortjeneste* af Bjergningen.

Paa den anden Side er det hverken Planens eller Sølovens Mening, at de Opofrelser, som tiltrænges i Bjergningens Øiemed, skal den Forsikrede gjøre for egen Regning og paa egen Risiko. Han kan af Assurandøren kræve godtgjort ikke blot sine direkte Udlæg, det være sig Penge, saasom Hyre og Kost til Mandskabet eller Betaling for leiet Hjælp, eller Materialier, men ogsaa det Tab og den Skade, som ved Bjergningsforanstaltningerne paaføres ham, enten det nu er ved tabt Fortjeneste, om han til Bjergningen anvender andet ham tilhørende Fartøi, eller ved Skade paa eller Ødelæggelse af de Redskaber, som benyttes ved Bjergningsforsøget. Denne Ret til Erstatning for havte Udgifter eller paaført Tab og Skade ved Foranstaltninger, som Eieren træffer til Redning af den forsikrede Gjenstand eller til Formindskelse af Tab for Assurandøren, er ham hjemlet ved Sølovens § 252, der tilpligter Forsikreren at erstatte den Forsikrede Udgifter og Opofrelser, som i god Tro er gjorte for at afvende Fare, hvorfor Forsikreren er ansvarlig, eller, efter indtruffen Skade, for at bjerge og bevare forsikret Gjenstand og afværge større Skade, uden Hensyn til om de kan henregnes til almindeligt Havari. Og i § 253 tilføies det, at disse Udgifter erstattes, selv om Forsikringssummen derved overskrides. Paa samme Maade bestemmer Planens § 48, hvorved maa sammenholdes § 46 og § 49, at Udgifter ved hensigtsmæssige Redningsforsøg erstattes af Assurandøren, selv om Tabet bliver større end den forsikrede Sum, alt selvfølgelig under

Forudsætning af, at Foranstaltningen træffes til Afværgelse eller Formindskelse af Tab, hvorfor Assurandøren er ansvarlig.

Og denne Erstatningspligt paahviler, i Modsætning til, hvad der gjælder om Bjergning, forsøgt af udenforstaaende Bjergere, Assurandøren uden Hensyn til, om Forsøget lykkes eller ikke. At saa er Tilfældet, at den Forsikrede kan kræve sine Udgifter og sit Tab ved Redningsforsøget godtgjorte af Assurandøren, selv om Forsøget mislykkes, at altsaa med andre Ord: Bjergningen her foregaar paa Assurandørens Risiko, det flyder, mener jeg, ligefrem af de citerede Bestemmelser i Planen og Loven, — af § 48, der tilsiger den Forsikrede Erstatning for Udgifter ved hensigtsmæssige Redningsforanstaltninger, endog uden Hensyn til om Tabet bliver større end Forsikringssummen, og af den hertil svarende § 252, jfr. Motiverne til Sølovens § 252 og 253 S. 323. Begrændsningen for Assurandørens Ansvar paa dette Punkt er den, der flyder af Kravet paa, at Redningsforsøget skal være hensigtsmæssigt, og at Udgifterne er gjorte i god Tro, „nothwendig oder zweckmässig aufgewendeten Kosten", som det heder i den tyske Lov. Den Forsikrede kan altsaa ikke kræve Godtgjørelse for Udgifter og Tab, forvoldt ved uvittige Foranstaltninger.

I dette Forhold, at den Forsikrede, idet han opfylder en Pligt, der paahviler ham efter Plan og Sølov til at varetage Assurandørens Interesse, som om den havde været hans egen, samtidig handler paa Assurandørens Risiko, er det netop, at den Forsikrede, som her træder til, er anderledes og gunstigere stillet end den Fremmede Bjerger, der uden nogen ham paahvilende Pligt griber ind for at bjerge fremmed Skib eller Gods, selvfølgelig med en Bjergeløn for Øie, beregnet paa at skaffe ham mere end Skadesløsholdelse for afholdte Udgifter eller lidt Tab eller Skade.

Med andre Ord: de Redningsforanstaltninger, det Bjergningsforsøg, som iværksættes af den Forsikrede selv i Kraft af den Pligt dertil, som Forsikringskontrakten paalægger ham, iværksætter han ikke paa egen, men paa Assurandørens Risiko; han kan i Modsætning til den udenforstaaende Bjerger af Assurandøren kræve sine Udgifter og sit Tab erstattet af Assurandøren uden Hensyn til, om disse Foranstaltninger leder til det tilsigtede Resultat, altsaa uden Hensyn til om Bjergningsforsøget lykkes, eller om det mislykkes.

Det er paa dette Forhold: At *Assurandøren*, ikke *den Forsikrede*, bærer Risikoen for, hvad der ved Redningsforsøget sættes i Vove, det er paa dette Forhold, at Besvarelsen af det i nærværende Sag foreliggende Spørgsmaal beror, og det er herpaa, jeg bygger

den Afgjørelse, som efter min Opfatning er den rette. Har den Forsikrede Ret til af Forsikreren at kræve godtgjort Udgifter og Tab ved Opfyldelsen af den Pligt til at varetage Forsikrerens Interesse, som Forsikringskontrakten paalægger ham paa samme Maade, som om den var hans egen, saa har han paa den anden Side heller intet billigt Krav paa at faa *mere* end saadan Erstatning. Han har intet Krav paa at *tjene* paa Varetagelsen af Interesser, som Assurancekontrakten korrekt identificerer med hans egne. Hvad han efter Assurancekontrakten kan kræve, er regelmæssig alene *Skadesløsholdelse*, intet mere og intet videre. Han har som pligtmæssig tilseende Assurandørens Interesse intet Krav paa at kunne gjøre en „Job" ud af Affæren. Det Tab, som han ikke ved hensigtsmæssige og konduitemæssige Foranstaltninger kan afvende, det kan han kræve erstattet. Men videre gaar hans Ret overfor Assurandøren ikke. Han kan ikke sidde med Hænderne i Skjødet, overladende det til Assurandøren at godtgjøre ham Skade, som han, om Gjenstanden havde været uforsikret, vilde efter Evne have søgt at forebygge eller formindske. Det vilde ligge udenfor Forsikringskontraktens fornuftige og legitime Formaal.

Den Besvarelse af Spørgsmaalet, for hvilken jeg her har udtalt mig, synes mig at ligge klart i Dagen, hvor det alene gjælder Erstatning for havte Udgifter, for Materialier, Skade paa Redskaber, tabt Fortjeneste eller lignende. Men staar Sagen anderledes af den Grund, at det Redskab, som bringes i Anvendelse for Øiemedet, er et andet, den Forsikrede selv tilhørende *Fartøi*? Hvad man derom kan sige er, at Dimensionerne i dette Tilfælde i nogen Grad forrykkes. Men den principielle Betragtning, hvorpaa Afgjørelsen efter det Anførte maa bygges, den forrykkes, saavidt jeg skjønner, paa ingen Maade derved. Hvad enten den forsikrede ved Redningsforsøget bringer i Anvendelse t. Ex. en ham tilhørende Lægter eller Lastepram, eller han, fordi Leilighed dertil er forhaanden, hertil benytter et ham tilhørende større eller mindre Dampskib, lad være endog, at det er en Bjergningsdamper, maa det i mine Tanker principielt komme ganske paa et ud. Han faar i alle Tilfælde sine Udgifter og sit Tab, derunder Skade og Slitage paa Skrog og Maskine m. v., erstattet, men ikke videre. *Bjergeløn*, det vil sige en Godtgjørelse, bestemt bl. a. ved den Risiko, Fartøiet har været udsat for, og beregnet paa at skaffe ham et Lucrum udover Skadesløsholdelse, faar han ikke. Thi det er *Assurandøren*, ikke *ham*, der bærer Risikoen, og han er efter Assurancekontrakten pligtig til at varetage Assurandørens Interesse, som om den var hans egen, uden derfor at kunne

kræve en Godtgjørelse, der strækker sig ud over Skadesløsholdelsens Ramme.

Jeg indser ikke andet, end at dette er en Følgeslutning, der flyder af en legitim Opfatning af Assurancekontraktens Formaal og Natur.

Det kan indvendes, at hvilke Fordringer der end af Assurandøren efter Planens § 40 og Lovens § 245 kan stilles til den Forsikredes Indgriben i Assurandørens Interesse, saa kan disse dog ikke med Rimelighed strække sig saa langt som til, at han skulde pligte at bringe et andet ham tilhørende Fartøi i Anvendelse. Gjør han det desuagtet, skulde derved hans Vilkaar blive de samme som den fremmede Bjerger, da ogsaa med den Følge, at han skulde kunne kræve Bjergeløn.

Jeg kan dog heller ikke i denne Anvendelse se, at der principielt lader sig statuere en forskjellig Bedømmelse, eftersom det Redningsredskab, der benyttes, er et Fartøi eller nogen anden den Forsikrede tilhørende Gjenstand. Begrebsmæssig staar Tingen i alle Tilfælde paa samme Maade. Han pligter efter bedste Evne og med de Midler, som staar til hans Raadighed, men samtidig ogsaa paa Assurandørens Risiko, at optræde aktivt til Varetagelse af Assurandørens, som om det gjaldt hans egen Interesse.

En anden Sag er det selvfølgelig, at det praktisk talt vel snarere vil blive Undtagelse end Regel, at der for Rederen lader sig statuere en Pligt til at sætte et andet ham tilhørende Fartøi i Virksomhed i Assurandørens Interessers Tjeneste. Thi det vil jo regelmæssig bero paa et Tilfælde, om Rederen har et saadant Fartøi forhaanden og til Disposition i Øieblikket. Dels vil Fartøiet kunne være bundet ved anden Kontrakt, som er til Hinder for at disponere det i Bjergningsøiemed, jfr. Sølovens § 31 og § 255, og dels maa det overhovedet her erindres, at Spørgsmaalet om Rederens Pligt til at disponere til Fordel for Assurandøren et andet ham tilhørende Fartøi i vid Udstrækning maa besvares efter rimeligt Skjøn og efter konduitemæssige Hensyn, derunder Hensyn til et rimeligt Forhold mellem Maal og Midler. Er Fartøiet som her forhaanden i rimelig Nærhed af Ulykkesstedet, og kan der frit disponeres over det, vil det regelmæssig være den Forsikredes Pligt at bringe det som andre til hans Raadighed staaende Midler for Afvendelse af Ulykke eller Formindskelse af Tab i Anvendelse. Men ingen vil, for at benytte det af Professor Platou i hans Forelæsninger over norsk Søret Side 510 nævnte Exempel, kræve af den Forsikrede, at han skal sende sit Bjergningsfartøi paa en Expedition fra Kristianiafjorden til Bottenhavet til Assistance

for et af hans andre Fartøier, som der har lidt Havari. Han skal varetage Assurandørens Interesse „som om den havde været hans egen". I det Krav, som herved stilles til den Forsikrede, ligger samtidig ogsaa Begrændsningen af den Pligt, som paalægges ham overfor Assurandøren. Hvad han som forstandig og skjønsom Mand vilde have gjort til Beskyttelse af sin egen Interesse, om Fartøiet gik uassureret, kan ogsaa Assurandøren kræve af ham til Beskyttelse af hans, Assurandørens, Interesse, men heller ikke mere. Konduite og et rimeligt Skjøn faar som sagt her være det afgjørende.

Jeg vil efter det Anførte votere for, at Anken tages tilfølge.

Appell. har principalt paastaaet Frifindelse for Tiden og støtter denne Paastand til, at Modparten ikke har fremlagt Opgave over sine Udgifter og andet Tilkommende i Anledning af den ydede Assistance. Men deraf kan ikke udledes videre, end at dette Tilkommende maa blive af fastsætte ved Skjøn.

Da jeg efter den stedfundne Konferance har Grund til at antage, at min Opfatning ikke deles af de øvrige Voterende, finder jeg det imidlertid ufornødent at formulere nogen særskilt Konklusion i Sagen.

Jeg er enig med de tidligere Voterende i, at der er Grund til at ophæve Prosessens Omkostninger saavel for Søretten som for Høiesteret.

Assessor *Thoresen:* Enig med Førstvoterende paa samme Maade som Andenvoterende.

Assessor *Roll:* Ligesaa. Jeg vil pointere, at det forekommer mig aldeles uantageligt, at en Assurandør skulde ville paatage sig Risikoen for de Tilfælde, at det er et af Forsikredes egne Skibe, som foretager eller forsøger Redningen, og at det derfor ikke er at formode, at Forsikringsplanen eller Sjøfartsloven skulde have villet paabinde Assurandørerne en saadan Risiko. Dette maatte have været ganske anderledes bestemt og utvetydig udtalt for at kunne antages, og det bør ikke kunne udledes af i almindelige Udtryk holdte Bestemmelser i Plan og Lov, som sigter paa ordinære Forhold og forsaavidt utvivlsomt ligger indenfor Assurancekontraktens Tanke.

Assessor *C. Hansteen:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvorerende og kan tiltræde, hvad der af Hr. Assessor Roll er bemærket. Jeg antager ikke, at Forsikringsplanens § 40 har havt for Øie et Tilfælde som det, der her foreligger; jeg kan ikke tro, at det har været Tanken at paalægge en Reder, der har sit Fartøi assureret, en Forpligtelse til ogsaa at benytte andre ham tilhørende Fartøier til Bjergning, om Anledning dertil frembyder sig. Og om det skulde ske, at et Assuranceselskab indtog i sine Police-Blanket-

ter en udtrykkelig Bestemmelse om, at hvis den Forsikrede foretager en Bjergning med et andet ham tilhørende Skib, saa skal han herfor ikke kunne kræve Bjergeløn, da maa jeg anse det temmelig tvivlsomt, om et saadant Selskab overhovedet vilde blive benyttet af nogen, der eiede to eller flere Skibe, som han vilde have assureret.

Endelig vil jeg gjøre den Bemærkning, at det maa siges at være Regelen, at Skibe assureres, Undtagelse altsaa, at et Skib gaar uassureret. Men da er det i *Assurandørens* Interesse, at *ethvert* Skib, der befinder sig under saadanne Forholde, at der kan være Spørgsmaal for det om at befatte sig med at bjerge et nødlidende Skib, har det stærke Motiv til ogsaa virkelig at foretage Bjergningen, som ligger deri, at hvis Bjergningen lykkes, faar det den *rundelige* Godtgjørelse, som det er Lovens Mening, at Bjergelønnen skal være. Jeg skal i denne Henseende henvise til Bestemmelserne angaaende Bjergeløns Ansættelse, der findes i Sjøfartslovens §§ 225 og 226. Det heder i sidstnævnte §, at Bjergelønnen i Almindelighed ikke maa sættes høiere end til en Trediedel af det Bjergedes Værdi, men at den undtagelsesvis ogsaa kan sættes høiere.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

33.

Kungl. Maj.ts dom, den 18 April 1904.

Befälhafvaren å skonerten „Roma", Otto Olsson

mot

Hudiksvalls bryggeriaktiebolag.

Ett parti korn, som med skonerten „Roma" fraktas från Trelleborg till Hudiksvall, befinnes vid framkomsten vara delvis skadadt af vatten. Skadan anses hafva orsakats deraf att befälhafvaren å „Roma" eftersatt honom åliggande skyldighet att tillse det *fartyget varit försedt med tillräcklig bäddning eller underlag till lastens betryggande,* i följd hvaraf befälhafvaren ålägges ersätta den lastägaren derigenom tillskyndade skadan.

Enligt ett mellan befälhafvaren å skonerten „Roma" Otto Olsson och Fr. Malmros i Trelleborg upprättadt certeparti befraktades nämnda fartyg att i Trelleborg intaga en full och bekväm

last korn och därmed afgå till Hudiksvall. I certepartiet angafs att „Roma“ vore byggd af trä och i fullkomligt godt och sjövärdigt stånd; att frakten utgjorde 3 kronor för hvarje 1000 kilogram korn samt att bäddning skulle bekostas af fartyget och mattor af befraktaren. Några bestämmelser om, att bortfraktaren skulle vara fri från skada, som af en eller annan anledning under resan uppkom å lasten, funnos icke.

Sedan „Roma“ den 7 September 1901 i Trelleborg fullbordat inlastningen, utfärdade Olsson samma dag ett konnossement, däri han erkände sig hafva under däcket i fartyget emottagit 2000 deciton korn i 2000 säckar, allt väl konditioneradt, och förband Olsson sig att vid lycklig framkomst i samma skick aflemna godset till Hudiksvalls bryggeriaktiebolag emot en frakt af 30 öre pr. säck vid ansvar enligt lag och författningar. Några bestämmelser af ofvan antydd art funnos icke heller i konnossementet.

Till följd af storm kunde „Roma“ ej afsegla från Trelleborg förr än den 12 September och framkom til Hudiksvall först den 25 September. Enligt fartygets dagbok hade under resan rådt stormigt väder och hög sjö.

Vid lossning af fartyget, som påbörjades den 26 September, visade sig att en del säckar voro skadade af väta. Lossningen inställdes därför och samma dag uttog och delgaf bryggeribolaget befälhafvaren protest i anledning af den sålunda upptäckta skadan.

Den 28 September verkställdes af tre behörigen utsedde besiktningsmän besiktning å lasten. Härvid udröntes att 449 säckar korn vore helt eller delvis skadade af vatten. Vid hållen rumsbesiktning anmärktes att lasten var placerad direkt på bordläggningen utan någon underbädd. Något stenbarlast til mellan 4 och 2 tum högt var visserligen placerad midskepps cirka $1^1/_2$ fot från kölsvinet å hvardera sidan just i själfva fartygets botten från för till akter, men i slagen och högre upp å sidorna var i likhet med närmast kölsvinet intet underlag anbringadt. Hufvudsakliga orsaken till skadan ansågo besiktningsmännen vara alldeles otillräckligt underlag och fullkomlig saknad af s. k. underbädd. Hade tillräckligt hög bädd blifvit lagd borde lasten äfven under svår sjögång med slingring kunnat bevaras oskadd. Emellertid förordade besiktningsmännen att bolaget till förekommande af lastens ytterligare försämring genast borde omhändertaga densamma. Skadan å lasten uppskattades till 4004 kronor 10 öre.

Sedan kornlasten lossats och öfvertagits af bolaget instämde

Olsson till Rådstufvurätten i Hudiksvall bolaget med yrkande att utbekomma ogulden frakt med 375 kronor.

Bolaget genstämde Olsson med yrkande att utbekomma ersättning för den lasten ågångna skadan, hvilken enligt bolagets förmenande orsakats genom vårdslöshet från befälhafvarens sida i fråga om lastens stufning.

Olsson bestred att han låtit komma sig till last någon försummelse eller vårdslöshet i fråga om stufningen af lasten eller i fråga om hvad honom under resan eljest ålegat. Bäddningen hade verkställts på vanligt sätt med sten på bottnen af rummet omkring 6 tum tjockt på midten och därefter tunnare åt sidorna efter dessas höjning. Längs sidorna, där stenläggningen tog slut, var bäddadt med plank. Öfver sten- och plankläggningen låg pressenning. Det s. k. slaget hade alltså icke varit utan betäckning. Under resan hade pumpning skett hvarje vakt regelbundet och pumpningen hade verkställts omsorgsfullt. Våghålen hade varit öppna, hvilket bevisades däraf att vattnet icke stigit öfver garneringen. Anledningen till skadan å lasten kunde tillskrifvas dels den omständigheten att vatten under garneringen vid fartygets rullning och arbete i sjön under den långa och svåra resan skvalpat upp åt sidorna och kommit in i rummet genom de öppningar, som för ventilation funnas anbragta i garneringen rundt omkring rummet ungefär en fot under däck, dels ock det förhållandet att kornet, som var skördadt samma år och tydligen före inlastningen icke varit fullt torrt, icke tålt vid att så lång tid ligga hopstufvad i ett skeppsrum, där fuktighet inkommit.

Besiktningsmännen, hörda på ed, vitsordade besiktningsinstrumentet. Skadan å kornet hade härledt sig från inträngande vatten och icke varit en följd af att varan varit i sig själf rå och fuktig. Den omständigheten att lasten utan bäddning legat alldeles intill fartygets sidor hade varit den egentliga orsaken till skadan, i det vatten, som genom fartygets rullning från kölrummet kastats upp mot sidorna och sålunda kommit in genom lufthålan, icke haft tillfälle att obehindradt rinna bort igen utan stannat i lasten och skadat denna.

På Olssons begäran hördes såsom vittne en skeppsklarerare, hvilken förklarade att stufningen af lasten i fråga varit sådan som brukades med dylik last vid resor från Södra Sverige. Vidare hördes styrmannen och en jungman å „Roma". Desse vitsordade att lasten varit omsorgsfullt stufvad och bäddad på vanligt sätt med ett lager sten i botten och plank vid sidorna samt häröfver

pressenningar. Under resan hade pumpning egt rum ungefär en gång i timmen, såvida arbetet med fartygets manövrering det tillät. Fartyget hade länspumpats under hvarje vakt. Luckorna hade varit väl skalkade och slutna samt efter påläggningen i Trelleborg icke öppnats förr än i Hudiksvall. Efter lastens lossning hade sandbordsplankan upptagits, hvarvid vittnena sett, att våghålen i spanten voro öppna, så att bottenvattnet kunde fritt rinna från för till akter. Vattnet emellan spanten hade då befunnits stå i jämnhöjd. Vittnena förmodade att något bottenvatten under den svåra rullningen skvalpat upp åt fartygets innersidor och trängt in i lastrummet öfver garneringen.

Rådstufvurätten fann i utslag den 12 Maj 1902 det vara i saken utredt att skadan å kornlasten uppkommit därigenom, att vatten vid den under resan rådande svåra sjögången trängt in i lastrummet och till följd af beskaffenheten hos bäddningen omkring lasten icke kunnat obehindradt rinna undan utan stannat kvar i lasten. Då det därför icke kunde antagas att skadan tillkommit af sådan omständighet, som det icke stått i befälhafvarens eller besättningens makt att afvärja, förpliktade Rådstufvurätten med stöd af 142, 149, 200 och 201 §§ Sjölagen Olsson att ersätta bolaget dels den lidna skadan med 4004 kronor 10 öre med afdrag af ogulden frakt 375 kronor dels ock besiktnings- och rättegångskostnader med tillhopa 295 kronor.

Olsson sökte ändring i Svea Hofrätt. Han påstod nu att bolaget redan den 25 September mottagit lasten, hvadan den af bolaget först den 28 September därå förrättade besiktning icke borde tillerkännas något vitsord. I hvarje fall ansåg Olsson det vara uppenbart, att skadan tillkommit genom omständighet, som Olsson icke kunnat råda öfver.

Bolaget bestred ändringssökandet.

Hofrätten ansåg i dom den 19 December 1902 att Olsson, hvilken erkänt sig hafva mottagit ifrågavarande last i fullgodt skick, icke visat, att skadan därå uppkommit i följd af sjöolycka, som det ej stått i Olssons makt att afvärja eller af annan sådan orsak att Olsson jämlikt 142 § Sjölagen vore från ansvar för skadan befriad. Då det icke heller blifvit ådagalagdt att lasten blifvit till bolaget utlemnad å sådan tid att den af bolaget därå hållna besiktning borde jämlikt 148 § Sjölagen frånkännas vitsord, fann Hofrätten, som lika med Rådstufvurätten ansåg Olsson berättigad att å det genom besiktningen utrönta skadeståndsbeloppet

åtnjuta afdrag för ogulden frakt med 375 kronor, ej skäl göra ändring i det slut, hvartill Rådstufvurätten kommit.

Olsson fullföljde sin talan hos Kungl. Maj.t samt anhöll för ytterligare utredning om bäddningens beskaffenhet och anledningar till skadan om vittnesförhör med af honom uppgifna personer.

Nedre Revisionen yttrade i underdånigt betänkande:

Enär af hvad i saken förekommit lärer vara utredt, att lasten i fråga stufvats och bäddats på sätt brukligt är med laster af samma slag från Södra Sverige; att våghålen i fartygets bottenstockar och sittror varit öppna under resan och att fartyget därunder pumpats ungefär en gång i timmen samt länspumpats hvarje vakt;

ty och som enligt handlingarnas föranledande, i öfrigt mot befälhafvaren och besättningen icke förekommit någon omständighet, att de genom fel och försummelse varit vållande till den å lasten befunna skadan,

samt vid sådant förhållande och i betraktande af den under resan rådande, stundom orkanlika stormen och däraf uppkommen hög sjögång antagas må att nämnda skada tilkommit på sådant sätt att Olsson för densamma icke är ansvarig,

hemställer Nedre Revisionen i underdånighet att Kungl. Maj.t, med ändring af domstolarnas beslut, måtte ogilla bolagets talan såväl i hufvudsaken som beträffande rättegångskostnaden samt förplikta bolaget att till Olsson utgifva hvad å frakten för ifrågavarande last är oguldet eller 375 kronor jämte 5 procent ränta därå från stämningsdagen den 4 Oktober 1901, men torde Olsson själf få vidkännas sina vid Rådstufvurätten å saken använda utgifter.

Efter cirkulation företogs saken den 14 Mars 1904 till afgörande i Högsta Domstolen, som ej fann skäl bifalla Olssons begäran om vittnesförhör med uppgifna personer.

Beträffande själfva saken funno Högsta Domstolens flesta ledamöter (Justitieråden *Carlson, Lindbäck, Wijkander, Cassel* och *Silverstolpe*) det måste antagas, att den skada, som ostridigt uppkommit å ifrågavarande kornparti under dess fraktande från Trelleborg till Hudiksvall, förorsakats därigenom att Olsson eftersatt den honom i egenskap af fartygets befälhafvare åliggande skyldighet att tillse, det fartyget varit försedt med tillräcklig bäddning eller underlag till lastens betryggande. Då Olsson följaktligen vore pliktig att ersätta den sålunda genom hans försummelse lastegaren tillskyndade skada, samt skadans belopp uppgått till 4004 kronor 10 öre, å hvilket belopp Olsson egde afräkna ogulden frakt med 375 kronor, pröfvade desse ledamöter rättvist fastställa det slut, hvari

Hofrätten i saken stannat samt förpliktade Olsson ersätta bolagets kostnader å saken hos Kungl. Maj.t med 150 kronor jämte lösen för Kungl. Maj.ts dom.

Justitierådet *Skarin* pröfvade rättvist fastställa Hofrättens dom samt var i fråga om kostnaderna å saken hos Kungl. Maj.t ense med Högsta Domstolens flesta ledamöter.

Justitierådet *Thollander* yttrade:

„Som det icke kan anses styrkt, att Olsson genom fel eller försummelse vållat den skada å ifrågavarande last, för hvilken bolaget i saken fordrat ersättning, bifaller jag Nedre Revisionens hemställan.“

34.

Norges Høiesteret, den 4de Mai 1904.

Det „Søndenfjelds norske Dampskibsselskab“
(Adv. Schiander)

mod

„Christiania Søforsikringsselskab“ m. fl.
(Adv. Bredal).

Rederiet ansees ansvarligt for Skade paa Godset, foraarsaget ved at Syre var stuvet i umiddelbar Nærhed af forskjellige Sprængstoffe, hvorved Explosion var bevirket. Godsets Karakter var tydelig angivet i Konnossementet, og den Omstændighed, at Kasserne med Sprængstoffer ikke var tydelig mærkede paa foreskreven Maade, kunde ikke fritage Rederiet for Ansvar, da det ifølge *Sjøfartslovens § 26* paahviler Skipperen at paase, at den foreskrevne Mærkning finder Sted (se norsk Plakat af 28de April 1900).

Assessor *V. Scheel:* I nærværende Sag blev af Christiania Sjøret under 23de April 1903 afsagt saadan Dom:

„Indstevnte, det Søndenfjelds norske Dampskibsselskab, bør til Citanterne betale efternævnte Beløb:

1. til „Christiania Søforsikringsselskab“ Kr. 700.09 — syv Hundrede Kroner ni Øre,
2. til „Søforsikringsselskabet Poseidon“ Kr. 562.42 — fem Hundrede sexti to — Kroner firtito Øre,

3. til „Bayerske Lloyd" Kr. 350.20 — tre Hundrede femti — Kroner tyve Øre,
4. til „Sveriges Allmänna Sjöförsäkrings Aktiebolag" Kr. 419.77 — fire Hundrede og nitten — Kroner syvti syv Øre,
5. „Deutsche Transport Versicherungsgesellschaft" Kr. 250.00 — to Hundrede og femti — Kroner,
6. „Rhenania" Kr. 113.94 — et Hundrede og tretten Kroner nitifire Øre,
7. til „Baseler Søforsikringsselskab" Kr. 184.55 — et Hundrede ottetifire Kroner femtifem Øre,
8. til „Reliance Marine Insurance" Kr. 1600.00 — seksten Hundrede Kroner,
9. til „Allgemeine Seeversicherungsgesellschaft" Kr. 876.00 — otte Hundrede og syttisex Kroner — samt dertil Rmk. 8151.19 + 530.26, tils. Rmk. 8681.45 — otte Tusinde sex Hundrede otteti en Reichsmark firtifem Pfennig, — samt
10. til „Verein Hamburger Assecuradeure Havari Bureau" Rmk. 204.12 — to Hundrede og fire Reichsmark tolv Pfennig — forsaavidt de i Reichsmark og Pfennig anførte Beløb — enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente af de tilkjendte Beløb fra den 6te Mai 1902, til Betaling sker. Søgsmaalsomkostningerne ophæves.

At efterkommes osv."

Denne Dom blev dog afsagt under Dissens, idet et af de søkyndige Medlemmer stemte for Dampskibsselskabets Frifindelse ligeledes med Ophævelse af Omkostningerne.

Dommen er af det Søndenfjelds norske Dampskibsselskab ved Stevning af 8de September 1903 paaanket til Høiesteret under Indstevning af samtlige i Dommen nævnte 10 Citanter. Af Dampskibsselskabet er nedlagt saadan Paastand:

„At Appellantskabet, „Det Søndenfjelds norske Dampskibsselskab", frifindes for de Indstevntes: „Christiania Søforsikringsselskab"s, „Søforsikringsselskabet Poseidon"s, „Bayerske Lloyd"s, „Sveriges Allmänna sjöförsäkrings-aktiebolag"s, „Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft"s, „Rhenania"s, „Baseler Søforsikringsselskab"s, „Reliance Marine Insurance"s, „Allgemeine Seeversicherungs Gesellschaft"s og „Verein Hamburger Assecuradeure", — deres Tiltale i denne Sag, og at de Indstevnte in solidum tilpligtes at tilsvare Appellantskabet Sagens Omkostninger for begge Retter."

De Indstevnte har nedlagt saadan Paastand:

„At Sjørettens Dom stadfæstes, og at de Indstevnte hos Appellanten tilkjendes Processens Omkostninger for Høiesteret."

Som det vil sees, er til Høiesteret stevnt alle de i Sjøretsdommen nævnte 10 Citanter. Samtlige disses Krav skriver sig fra et og samme Forhold, har den selvsamme Oprindelse, hvad der fremgaar af den i Præmisserne til Sjøretsdommen givne Fremstilling, hvortil jeg forsaavidt henviser. Men hvert enkelt af disse Krav er et særskilt af de øvrige uafhængigt Krav. Dette viser sig noksom deraf, at hver enkelt af de nævnte Citanter maatte ved Sjøretten kunne have optraadt med hver sin Sag ganske uafhængig af de andre. De fleste af disse Krav gaar imidlertid ikke op til den for Paaanke til Høiesteret bestemte summa appellabilis, og for disse Kravs Vedkommende gjælder det altsaa, at Sagen, indbragt til Høiesteret for den Enkeltes Vedkommende, ikke vilde have været appellabel. Jeg skjønner under disse Omstændigheder ikke rettere, end at Sagen med Hensyn til de Krav, som saaledes ikke naar op til summa appellabilis, maa blive at afvise fra Høiesteret, og at Sagen altsaa kun kan tages under Behandling i Realiteten for de Citanters Vedkommende, hvis Krav gaar op til 1000 Kroner. Dette gjælder alene de i Dommen under No. 8 og 9 nævnte to Assurandører. Jeg henviser forøvrigt angaaende Afvisningsspørgsmaalet specielt til Høiesterets Udtalelser i en Sag, der findes refereret i Retstid. for 1872 S. 465 flg.

Hvad Realiteten angaar, henviser jeg, som allerede bemærket, til Sjøretsdommens Præmisser og skal kun tilføie, at der til Belysning af Spørgsmaalet, om det er forbundet med Fare under Transport at stille Svovlsyre og Tændmidler, saadanne som de under Sagen omhandlede, i samme Rum eller i umiddelbar Nærhed af hinanden, er for Høiesteret fremlagt forskjellige Erklæringer, specielt fra det norske Fæstningsartilleris Minedirektør og fra Stadskemiker Schmelck, samt videre Aftryk af tyske Bestemmelser om Transport paa Dampskib og Jernbane. De saaledes fremkomne yderligere Oplysninger har efter min Mening ikke forandret Sagens Stilling, saaledes som jeg opfatter denne. Jeg er nemlig kommen til samme Resultat som Sjørettens Pluralitet, og jeg finder i det Væsentlige at kunne henholde mig til dens Begrundelse.

Jeg vil saaledes votere for, at Dommen for de to anførte Assurandørers Vedkommende stadfæstes, men at Sagen forøvrigt afvises.

Omkostningerne for Høiesteret finder jeg, at Appellanten bør betale.

Konklusion:

I Forhold til de Indstevnte, „Christiania Søforsikringsselskab", „Søforsikringsselskabet Poseidon", „Bayerske Lloyd", „Sveriges Allmänna Sjöförsäkrings-Aktiebolag", „Deutsche Transport Versicherungs-Gesellschaft", „Rhenania", „Baseler Søforsikringsselskab" og „Verein Hamburger Assecuradeure Havari Bureau" afvises Sagen som ikke angaaende til Høiesteret appellable Beløb.

I Forhold til „Reliance Marine Insurance" og „Allgemeine Seeversicherungs-Gesellschaft" bør Sjørettens Dom ved Magt at stande.

I Omkostninger for Høiesteret betaler Appellanten, „Det søndenfjelds norske Dampskibsselskab", til de Indstevnte 800 — otte Hundrede — Kroner.

Assessor *Birkeland:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig.

Extraordinær Assessor, Adv. *Mejdell*, Assessor *Reimers*, de extraordinære Assessorer, Byretsassessor Dr. *H. Scheel* og Sorenskriver *Blom* samt Assessor *C. Hansteen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Sjøretsstevning af 2den Mai 1902 anlagde Christiania Søforsikringsselskab m. fl. nærværende Sjøretssag mod Det Søndenfjelds norske Dampskibsselskab. I Stevningen gives følgende Sagsfremstilling: Det Søndenfjelds norske Dampskibsselskabs Skib „Kong Alf" afgik fra Hamburg den 5te December f. A. (ɔ: 1901) med Stykgods for Christiania. Blandt indlastede Varer fandtes 250 Syreballoner samt 6 Kolli Sprængstof, Minetænder og Patroner, hvilket altsammen placeredes paa Fordækket. Kl. $10^1/_4$ Em. den paafølgende Dag maatte Skibet lægges til paa Grund af Storm og voldsom Slingring, og fordi Syreballonerne begyndte at gaa istykker den ene efter den anden. Syren antændte Sprængstoffet, der exploderede; første Explosion indtraf Kl. $10^3/_4$, anden Explosion et Kvarter senere. Ved disse Explosioner blev Dækket revet op, saa Syre, Vand og Smuds randt ned i Rummet. Herved blev ødelagt eller beskadiget en hel Del Varer, der var forsikrede, og for hvilke efternævnte Forsikringsselskaber har maattet erstatte efternævnte Beløb:

Christiania Søforsikringsselskab	Kr.	700.09
Søforsikringsselskabet Poseidon	-	562.42
Bayerske Lloyd	-	350.20
Sveriges Allmänna Sjöförsäkrings-Aktiebolag	-	419.77
Deutsche Transport Versicherungs-Gesellschaft	-	250.00
Rhenania	-	113.94
Arendals Søforsikringsselskab	-	104.59
Schweitz Søforsikringsselskab	-	8.60
Baseler Søforsikringsselskab	-	184.55

Reliance Marine Insurance	Kr.	1600.00
Allgemeine Seeversicherungsgesellschaft	-	876.00
og Mk. 8181.89		
+ - 530.26		
	-	8712.15
Verein Hamburger Assecuradeure Havari-Bureau	-	204.12
Norddeutsche Versicherungs-Gesellschaft	-	1851.25

Forsikringsselskaberne ansaa Det Søndenfjelds norske Dampskibsselskab ansvarlig for de opstaaede Tab. Allerede ved Sagens Anhængiggjørelse oplystes det imidlertid, at Arendals Søforsikringsselskab og Schweitz Søforsikringsselskab udgik af Sagen. Efter Anførelse i Parternes Indlæg af 21de Juli 1902 og 22de September 1902 er ligeledes Norddeutsche Versicherungs-Gesellschaft udgaaet af Sagen. Sagen angaar efter dette de tiloversblevne 10 Forsikringsselskaber, hvis Paastand gaar ud paa at tilkjendes de i Stevningen for hver af dem anførte Beløb med Renter og Sagsomkostninger, dog saaledes, at den ene af de Poster, der vedkommer Allgemeine Seeversicherungs-Gesellschaft, senere er rettet fra Mk. 8181.89 til Mk. 8151.19 (se Citantens Indlæg af 22de September 1902).

Forligsmægling er af Retten forgjæves anstillet.

Indstevnte, der ingen Bemærkning har gjort ved de tre nævnte Forsikringsselskabers Tilbagetræden, har forøvrigt paastaaet sig frifunden og hos Citanten in solidum tilkjendt Sagsomkostninger.

Den i Sjøretsstevningen meddelte Sagsfremstilling er ikke bestridt fra Indstevntes Side. Videre er det paa det Rene, at Dækslastens Indhold er korrekt angivet i de udfærdigede, af Dampskibets Kaptein underskrevne, Konnossementer, — henholdsvis som 250 Syreballoner og som 3 Kasser Minetændere og 2 Kasser Kugletændhætter (hvad den 6te Kolly, som omhandles i Sjøretsstevningen indeholdt er under Sagen ikke nærmere oplyst). For Syreballonernes Vedkommende havde Kapteinen derhos paa Forhaand fra Modtageren erholdt en speciel Anmodning om at paase sammes forsvarlige Stuvning. Derimod anfører Kapteinen under Sjøforklaringen den 9de December 1901, at han ikke havde noget Kjendskab til Indholdet af de Kasser, som exploderede, og paa samme Maade har de afhørte fire Vidner forklaret sig, o: Skibets 1ste Styrmand, 2den Styrmand, Baadsmand og Tømmermand, kfr. ogsaa 1ste Styrmands, Baadsmandens og Tømmermandens Forklaring som Vidne under Sagen.

De afhørte Vidner har derhos forklaret, at der, saavidt dem bekjendt, intet Mærke fandtes paa de omhandlede 5 Dækskolly angaaende Indholdet. Paa den anden Side er der fremlagt en Skrivelse fra vedkommende Afsender af de tre Kasser Minetændere, hvorefter disse Kasser ved Afsendelsen skal have havt følgende Mærker: „Vorsicht, nicht stürzen, Sprengkapseln, Minenzünder mit langen Drähten". De under Sagen afhørte 3 Vidner har imidlertid paa Forehold heraf fastholdt sin Forklaring om, at de ikke saa noget Mærke, og 1ste Styrmand har tilføiet, at han heller ikke tror, at Kasserne kan have havt noget Slags saadant Mærke, idet han isaafald mener, at han maa have seet det.

Efter Sjøfartslovens § 142 bærer Bortfragteren Ansvar for al Beskadigelse og Formindskelse som Godset lider fra dets Modtagelse til dets Aflevering, medmindre det gjøres antageligt, at Skaden eller Formindskelsen er be-

virket ved Sjøulykke, Opbringelse eller anden ulykkelig Hændelse, som det ikke har staaet i Skibsførerens eller Mandskabets Magt at afværge.

Citanterne fremholder nu, at Indstevnte efter denne Bestemmelse maa være ansvarlig for den under Sagen omhandlede Skade, dels fordi Skibsføreren efter Plakat af 28de April 1900 § 1, sammenholdt med Sjøfartslovens § 26, er ansvarlig for, at Gods, som de omhandlede Kasser Minetændere og Kugletændhætter, er tydelig og iøinefaldende mærket paa saadan Maade, at Forsendelsens Art derved betegnes, dels fordi Skibsføreren har gjort sig skyldig i Skjødesløshed ved at laste ætsende Syrer i Glasballoner og Sprængstoffe Side om Side, dels fordi Skibsføreren, strax Syreballonerne begyndte at gaa istykker, burde have sørget for at faa de 5 Kolly med Sprængstof bragt væk eller kastet overbord, og endelig fordi Syreballonerne i og for sig var stuvet paa uforsvarlig Vis.

Indstevnte derimod fremholder, at man under Indlastningen og Stuvningen har fremgaaet paa sædvansmæssig og forsvarlig Maade, i hvilken Henseende henvises — foruden til Vidneforklaringerne — til en af Skibets i Hamburg benyttede faste Stuere underskreven Erklæring. Indstevnte anser det bevist, at Kasserne umulig kan have været mærket tydelig og iøinefaldende og paa saadan Maade, at Forsendelsens Art derved betegnes.

Skibsføreren, ligesaalidt som de øvrige Officerer ombord eller Mandskabet, har enten været gjort opmærksom paa eller været bekjendt med, af hvad Art Kassernes Indhold har været, langt mindre, at disse Kassers Indhold var paa saadan Maade uforenlig med Syreballonernes Indhold, at deres Berøring indbyrdes eller Sammenblanding vilde fremkalde Explosion eller overhovedet medføre Fare. Dette kan — efter Indstevntes Opfatning — ikke betragtes som nogen Feil fra Skibsførerens Side, da denne i Regelen har at underskrive 5—600 Konnossementer og umulig personlig kan tilegne sig enhver Detalj vedkommende den af hans Skib indtagne Last. Ansvaret maa derfor paahvile vedkommende Aflader, som ikke har mærket Kasserne forskriftsmæssig.

Med Hensyn til Stuvningen af Syreballonerne fremgaar det af Sjøforklaringen og Vidneførselen under nærværende Sag, at Ballonerne var emballeret med flettet Halm og hver enkelt Ballon anbragt i hver sin Kurv. Kurvene var væsentlig anbragt i 4 Rader (Tiere) mellem Rækken og Storlugens Karm og var afstivede paalangs mellem hver Tier med Planker og var derhos tildels surret med Tougværk, hvor man ikke fandt, at Afstuvningen med Planker gav tilstrækkelig Tryghed, saaledes at Tougværket var befæstet forenom Lugekarmens Forkant og ført dels udenom, dels gjennem de forskjellige Tiere, idet Tougene tildels var trukket gjennem Hankerne paa de Kurve, hvori Syreballonerne var anbragte. Nogen særskilt Stuage var ikke forøvrigt anbragt mellem de enkelte Balloner.

De nævnte Kasser, som viste sig at indeholde Sprængstoffe, var anbragt agtenfor Storlugen mellem Lugens Agterkant og Overbygningens Tværskot, men saaledes, at Syreballonerne var hensat paa begge Sider af og tæt ind til Kasserne.

De afhørte Vidner har erklæret, at Stuvningen af Syreballonerne i sig selv var udført paa forsvarlig Maade, medens Citanterne fremholder, at den eneste forsvarlige Stuvning af saadanne Balloner er at binde dem sammen med Reb efter de paa Kurvene anbragte Hanker og med Stuage mellem hver enkelt Ballon.

Jeg antager dog efter de foreliggende Oplysninger og i Overensstemmelse med, hvad de sagkyndige Medlemmer af Retten nedenfor vil udtale, at Stuvningen af Syreballonerne i og for sig maa betegnes som udført paa sædvansmæssig og forsvarlig Maade. Selv om de af Citanterne foreslaaede Midler vilde have kunnet formindske Muligheden af, at en eller flere Balloner blev ødelagt, kan man i det praktiske Liv ikke forlange iagttaget større Forsigtighedsregler end der under almindelige Forholde ansees nødvendigt at tage, særlig hvor det gjælder et Dampskib, der gaar i Stykgodsfragt, og hvis Indlastning og Stuvning derfor maa foregaa i den kortest mulige Tid. Fra dette Udgangspunkt maa jeg gaa ud fra, at Stuvningen af Syreballonerne i og for sig ikke kan betragtes som uforsvarlig.

Sagens Afgjørelse vil derfor bero paa, om det kan ansees uforsvarligt, at Kasserne med Sprængstof blev anbragt ved Siden af Syreballonerne. I denne Henseende kan jeg ikke give Indstevnte Medhold i den Frifindelsesgrund, som han søger i den angivelig manglende Mærkning af Kasserne. Hvorvidt Kasserne qv. har været mærket eller ikke, kan man efter min Mening, efter de foreliggende Oplysninger, ikke positivt afgjøre. Hvad de fra Indstevntes Side førte Vidner har forklaret om, at de ikke iagttog noget Mærke paa Kasserne angaaende Indholdets Beskaffenhed tilveiebringer muligens en mere eller mindre stærk Formodning om, at der ikke fandtes saadant Mærke, men som noget positivt Bevis herfor, kan jeg efter de foreliggende Omstændigheder ikke betragte disse Forklaringer. Paa den anden Side foreligger heller ikke noget egentligt Bevis for, at Kasserne har havt det foreskrevne Mærke.

Imidlertid anser jeg det ikke nødvendigt for Sagens Afgjørelse at indgaa nærmere herpaa.

I Konnossementerne var, som allerede bemærket, Kassernes Indhold tilstrækkelig tydelig angivet, og det kan da efter min Opfatning ikke være tvilsomt, at Sjøfartslovens § 26, sammenholdt med Plakaten af 28de April 1900, paalægger Skibsføreren en selvstændig Pligt til at sørge for, at foreskreven Mærkning finder Sted. Denne Pligt maa være ganske uafhængig af, om der i Henseende til Mærkningen foreligger nogen Forsømmelse fra Afladerens Side eller ikke. Vistnok kan der anføres Undskyldningsgrunde for Skibsføreren personlig, men det maa være ganske ligegyldigt for Skibets Ansvar. Er Forholdene med Hensyn til Indlastning m. v. ordnet saaledes, at det kan medføre Vanskeligheder for Skibsføreren personlig at kontrollere, hvad Loven paalægger ham at føre Kontrol med, saaledes at endel af Skibsførerens Funktioner er overtaget af andre Personer i Rederiets Tjeneste (f. Ex. vedkommende Expeditør) maa dette blive Skibets eller Rederiets egen Sag og kan ikke gaa ud over Trediemand, in casu Varemodtageren eller deres Assurandører.

Jeg antager derfor, at Indstevntes Ansvar her maa bedømmes paa samme Maade som om Skibsføreren eller Skibets øvrige Vedkommende havde havt Kjendskab til, hvad Kasserne indeholdt, og at den muligens manglende Mærkning ikke kan medføre nogen Forandring i dette Ansvar.

Med Hensyn til dette Ansvar, maa jeg gaa ud fra, at saadanne Glasballoner, som der her er Spørgsmaal om, har meget let for at knuses, naar man kommer ud for mindre godt Veir. Citanterne har ogsaa anført, at det er en Kjendsgjerning, at som Regel gaar altid nogle af disse Balloner istykker paa Reiser, og denne Anførsel kan Indstevnte ikke secs at have specielt mod-

sagt. Dette maa derfor betragtes som en Eventualitet, som Skibsføreren pligtede at tage med i Beregningen, og hvis Følger han derfor paa Forhaand pligtede at drage Omsorg for mest muligt at afværge.

Citanten har endvidere anført, at det er en sikker Sag. at Varer som Svovlsyre trænger igjennem hvilkensomhelst Emballage, og at den blotte Berøring med Sprængstoffe bringer disse til at explodere. Jeg læser Indstevntes Indlæg derhen, at han ikke bestrider Rigtigheden heraf, og saaledes ikke benegter, at Skibsføreren ikke var ubekjendt med den Risiko, som det var at anbringe Svovlsyre og Sprængstoffe ved Siden af hinanden, men kun har søgt sin Frifindelse deri, at Skibsføreren var ubekjendt med den faktiske Omstændighed, at Kasserne indeholdt Sprængstoffe. Efter denne Forstaaelse er det klart, naar jeg ovenfor har antaget, at Skibsføreren efter Konnossementets Indhold pligtede at have Kjendskab til Beskaffenheden af de Varer, han tog imod, — at det maa karakteriseres som en grov Skjødesløshed i objektiv Forstand — fra Skibets Side, at Svovlsyren og Sprængstoffet er anbragt ved Siden af hinanden, samt at denne Skjødesløshed maa gjøre Skibet ansvarlig for Følgerne af den indtrufne Explosion.

Imidlertid er Indstevntes Anførsel i dette Punkt om, at Skibets Vedkommende var ubekjendt med, at Kassernes Indhold var paa saadan Maade uforenlig med Syreballonernes Indhold, at deres Berøring indbyrdes eller Sammenblanding vilde fremkalde Explosion eller overhovedet medføre Fare, i sig selv uklar, og det kan saaledes muligens have været Meningen med denne Anførsel at paastaa, at Skibets Vedkommende, selv om de havde vidst om, hvad Kasserne indeholdt, ikke havde noget Kjendskab til, at det var farligt at anbringe Svovlsyre og Sprængstoffe ved Siden af hinanden.

Forsaavidt dette er Meningen, maa det imidlertid fremhæves, hvad 1ste Kontravidne, Skibets 1ste Styrmand, med Tilslutning af 2det og 3die Kontravidne har forklaret, nemlig, at hvis man havde kjendt til, hvad Kasserne indeholdt, vilde det vistnok være bleven anbragt paa Agterdækket, hvor der var tilstrækkelig Plads, i ethvert Fald ikke i Nærheden af Syreballonerne.

Denne Forklaring fra Vidnerne giver, efter min Opfatning, netop det rette Udtryk for, hvorledes man i det praktiske Liv som en forsigtig og omtænksom Mand vilde have gaaet frem. Med andre Ord: selv om man ikke havde havt positivt Kjendskab til, at Svovlsyre og Sprængstoffe foranledigede Explosion, naar de kom i Berøring med hinanden, vilde man have taget i Betragtning, at baade Svovlsyre og Sprængstoffe i sig selv er meget farlige Sager, og vilde derfor have sørget for at skille dem fra hinanden for ikke at løbe den Risiko, som for en omtænksom og forsigtig Mand maatte fremstille sig som en nærliggende Mulighed.

Jeg kommer, i Henhold til det Anførte, til det Resultat, at Skaden qv. skyldes Omstændigheder, som det havde staaet i Skibsførerens Magt at afværge, og som burde være afværget, og antager derfor, at Skibet maa være ansvarligt for Skaden.

Mod Størrelsen af det paasøgte Beløb er ingen speciel Indvending fremkommen. Jeg voterer derfor for Tilfølgetagelsen af Citanternes Paastand, dog saaledes, at Sagsomkostningerne ophæves.

Thi konkluderes osv.

M. C. Backer.

Enig med Førstvoterende, og særlig er jeg enig i, hvad han anfører angaaende Stuvningen af Syreballonerne.

W. Grønstad.

Jeg voterer for Rederiets Frifindelse i denne Sag, idet jeg særlig udtaler min Tilslutning til, hvad der af Rettens Formand er anført angaaende Syreballonernes Stuvning.

Jeg er forøvrigt enig i, at Skibsføreren som Konnossementets Undertegner maa eller skal vide, at han har faaet explosive Stoffe ombord; han er følgelig — og med ham, ifølge Sjølovens § 8 — Rederiet ansvarlig for Godsets rigtige Behandling, saalangt Kontrol hermed fra hans Folks Side kan føres. Men Kravet til saadan Kontrol maa dog ikke strækkes længere end det praktiske Livs Forhold giver Adgang til at udøve den, eller længere end det ifølge praktisk Skjøn under forhaandenværende Omstændigheder fornuftigvis er rimeligt.

Det er klart, at det under her omhandlede Forhold er umuligt for Skibsføreren personlig i Detaljer at føre Tilsyn med Lastens Stuvning, det kan forsaavidt kun kræves, at han sørger for at holde paalidelige Folk til Arbeidet. og at han er ansvarlig for sine Folks Arbeide.

I nærværende Sag skyldes Ulykken, foruden Uveiret, den Omstændighed, at Syreballoner og explosive Stoffe var placerede paa samme Dæk, og at Syren under Skibets Havari antændte Minetænderen. Efter det under Sagen oplyste, kan imidlertid denne formentlige Feil ved Placeringen vanskelig tilregnes Skibets Folk; det er under Vidneførselen bevist — i den Udstrækning som overhovedet saadant Bevis under Omstændighederne kan føres — at omhandlede Kasser med explosive Stoffe ikke var mærkede, i ethvert Fald ikke tilstrækkelig mærkede, idet ingen af de Mandskaber, som behandlede Kasserne har seet noget saadant Mærke og derfor heller ikke havde nogen Grund til at behandle dem eller bortstuve under særlige Forsigtighedshensyn. Det foreligger vistnok fra Afladerens Side en Erklæring for, at de paafører sine Varer af denne Art Mærke om Ildsfarlighed; men at de her omhandlede Kasser virkelig har havt saadant Mærke, er ikke godtgjort, ligesaalidt som der er givet nogen saadan Beskrivelse angaaende Mærkets Udseende, Størrelse etc., som kan være til Veiledning ved Bedømmelsen af dets Tilstrækkelighed. Det faktiske er, at ingen af de Folk, som har havt Kasserne under Hænder er blevet opmærksomme paa dette Mærke, og Formodningen maa derfor gaa i Retning af, at Mærket, om det har været tilstede, har været lidet fremtrædende og i ethvert Fald utilstrækkeligt. Der kan saaledes efter mit Skjøn ikke rettes nogen Bebreidelse mod Skibets Folk.

Heller ikke mod Skibsføreren personlig finder jeg — under Hensyn til. hvad jeg ovenfor har anført om hans Adgang til at føre personligt Tilsyn — at der med Rimelighed kan føres saadan Anke, som skulde føre til Ansvar for ham eller Rederiet. Han ser ganske vist — efterat Ladningen er indtaget og Skibet afgangsfærdigt — idet han undertegner Konnossementerne, at han har faaet explosive Stoffe ombord; men han har paa den anden Side ingen Grund til at tvivle paa, at dette af hans Folk er behandlet og bortstuvet paa ordinær og betryggende Maade. Han har specielt ingen Grund til at antage, at disse Kasser har været utilstrækkelig mærkede, og derved har undgaaet hans Folks Opmærksomhed, ligesaa lidt som han har Grund til at mistænke sine Folk for slurvet Behandling af farlige Sager.

Man kan neppe forlange af Skibsføreren, at han efter at have undertegnet Konnossementerne ved Ombordkomsten personlig skal undersøge, hvor disse Kasser er bortstuvede; og endog om han i det foreliggende Tilfælde havde forespurgt sig hos sine Folk, vilde disse ikke have kunnet give Besked, da de ifølge Vidneforklaringen paa Grund af daarlig Mærkning selv intet vidste herom.

Lov om Sjøfarten dens § 26 bestemmer, at Regler for Skibets Udrustning, Forsyning osv. for Indladning og Medtagelse af Sprængstoffe m. m. samt Kontrollen dermed gives af Kongen, samt at Skibsføreren er ansvarlig for Reglernes Overholdelse. Jeg antager dog ikke, at denne Lovens Bestemmelse om Skibsførerens Ansvar for Reglernes Overholdelse berettiget kan gives Anvendelse paa den Del af disse Regler, der faktisk og praktisk ligger udenfor Skibsførerens Befatning med Varerne; det er Varernes Eier eller Afskiber, som selv mærker sine Varer, og det gaar neppe an paa Grundlag af Bestemmelserne i § 26, at overføre Afladerens Ansvar for saadan Mærkning paa Skibsføreren. Denne maa forsaavidt være angerfri, naar Varerne er enten ikke mærkede eller saa utilstrækkelig mærkede, at de undgaar hans Folks Opmærksomhed.

Jeg antager saaledes, at de Fordringer, som Sjølovens § 142 stiller til Skibsfører og Mandskab om Paapasselighed, under Omstændighederne maa ansees fyldestgjort til Frifindelse for Ansvar. Subsidiært kan det maaske ogsaa være tvivlsomt, om det kan kræves, at Skibsfører og Mandskab — endog om de forudsættes at skulle have kjendt til, at omhandlede Kasser indeholdt explosive Stoffe — skal have saadant Kjendskab til heromhandlede Varers Beskaffenhed, at de skulde forstaa den særlige Fare ved at placere Syrer og Minetændere paa samme Dæk. Efter det Resultat, hvortil jeg som oven anført er kommet i Hovedsagen, antager jeg dog ikke, at der er tilstrækkelig Grund for mig til herom at afgive noget Skjøn.

Jeg voterer saaledes for Rederiets Frifindelse med Ophævelse af Sagens Omkostninger.

Christiania den 18de April 1903.

Anton Poulsson.

35.

Stavanger Sjøret, den 3die Juni 1904.

J. Knudsen, Hagevik,

mod

Dampskibet „Tananger"s Rederi.

En Kjendtmand ansees som tilhørende Mandskabet, naar der bliver Spørgsmaal om Extrabetaling for Forlængelse af Reisens Varighed paa Grund af Havari, og *Sjøfartslovens § 94* ansees derfor anvendelig paa ham i et saadant Tilfælde.

Under nærværende Sag har J. Knudsen Hagevik efter forgjæves anstillet Forligsmægling inden Retten saggivet Dampskibet „Tananger"s Rederi og paastaaet det tilpligtet til Betaling af 105 Kr., udgjørende Rest paa Godtgjørelse for Lodsning, med Renter fra Sjøretsindkaldelsen og Sagens Omkostninger.

Citanten blev Høsten 1903 engageret til som Kjendtmand at lodse Dampskibet „Tananger" paa Turen Bergen—Aalesund—Kabelvaag—Kobbervig for 170 Kr. Ved Kontraktens Afslutning blev Citanten oplyst om, at Skibet ogsaa skulde til Ulstensvik i Nærheden af Aalesund. Citanten paastaar, at Kapteinen paa S/S „Tananger" sagde, at Ulstensvik kun laa 4 engelske Mil fra Aalesund. Citanten paastaar videre, at han ikke havde forbundet sig til Lodsning til og fra Ulstensvik.

Ved Ankomsten til Aalesund blev det oplyst, at Ulstensvik laa ca. 16 engelske Mil fra Byen.

Kapteinen anmodede Citanten om at lodse Skibet til Skei — 14 engelske Mil fra Ulstensvik — hvad denne ogsaa gjorde. I Skei kom en anden Lods ombord, og denne førte Skibet til Ulstensvik. Citanten lodsede selv Skibet fra Ulstensvik til Aalesund og videre, thi da var han bleven saapas kjendt, at han kunde udføre Arbeidet.

Citanten fordrer nu for denne Extralodsning af Skibet fra Aalesund til Skei og fra Ulstensvik til Aalesund 25 Kr. Paa Veien fra Kabelvaag og sydover fik „Tananger" Maskinskade den 7de November Kl. $2^1/_2$ Form. og blev liggende i Sjøvik fra den 7de til den 13de November. Da kom der Slæbebaad og tog den videre paa Slæb til Stavanger, hvortil Skibet ankom den 19de November.

Citanten paastaar, at denne Forsinkelse bør han have Godtgjørelse for og har beregnet den til 8 Døgn à 10 Kr. = 80 Kr.

Indstevnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagens Omkostninger.

Indstevnte har benegtet, at Kapteinen til Citanten sagde, at Ulstensvik laa 4 engelske Mil fra Aalesund. Ulstensvik var taget med i Kontrakten, men Citanten havde rigtignok paa Forhaand gjort opmærksom paa, at det var 14 Aar siden han havde været der, saa han vidste ikke, om han var kjendt der nu.

Indstevnte benegter, at Citanten lodsede Skibet paa Turen fra Aalesund til Skei. Der behøvedes ikke Kjendtmand, undtagen ved Indseilingen til Ulstensvik.

Hvad angaar Forsinkelsen ved Havariet udenfor Sjøvik, paastaar Indstevnte, at Citanten i den Anledning intet Krav har paa Erstatning. Der foreligger casus, som efter de almindelige Civilretsregler bliver, hvor den rammer, men selv om Forholdet bliver at afgjøre efter Sjøfartslovens § 94 — hvis Citanten betragtes som Mandskab —, bliver Forholdet det samme; thi der blev ingen Forsinkelse paa fulde 8 Dage. Skibet laa kun 6 Dage i Sjøvik og gik med samme Fart under Slæbningen som ved egen Maskine og endelig kunde Citanten gaaet iland i Kobbervik. Der var ingen som tvang ham til at blive ombord med til Stavanger.

Citanten har fastholdt sit og paastaar, at Kapteinen havde negtet ham at gaa iland i Kobbervik. Dette har Indstevnte benegtet og fastholdt sit.

Kapteinen ombord i „Tananger" er afhørt som Vidne og har forklaret sig som saadant overensstemmende med Indstevntes Fremstilling.

Retten skal bemærke, at det er paa det Rene, at Citanten ved sit Engagement fik vide, at Skibet skulde til Ulstensvik. At Kapteinen herunder kom med urigtige Angivelser om, hvor dette Sted laa, er ikke bevist, og kan derfor ikke antages.

Efter den Maade, paa hvilken Citanten blev engageret, maa Retten gaa ud fra, at han for den opgivne Betaling skulde udføre den Kjendtmandstjeneste ombord, hvortil han var istand; at han udførte Kjendtmandstjeneste fra Aalesund til Skei og fra Ulstensvik til Aalesund, berettiger ham derfor ikke til Extrabetaling. Indstevnte har forøvrigt, som nævnt, benegtet, at Citanten udførte saadan Tjeneste paa Turen til Ulstensvik, og det er ikke bevist af Citanten.

Hvad angaar Spørgsmaalet om Godtgjørelse for Forsinkelsen,

skal Retten bemærke, at Citanten i saa Henseende maa blive at betragte som Mandskab.

Hans Berettigelse til at søge Erstatning maa derfor søges i Sjøfartslovens § 94.

Men efter denne § gives der Erstatning kun for den Tid, Skibet „nødsages til at ligge stille — — eller opholdes i Nødhavn." Endvidere bestemmer §, at Tillægshyre ikke kan beregnes for kortere Ophold end 8 Dage *itræk.* I Sjøvik laa Skibet kun 6 Dage.

For Forsinkelsen ved Havariet kan altsaa ikke Citanten kræve Erstatning.

Naar Citanten kun var engageret tilbage til Kobbervik, maatte han naturligvis kræve Betaling, om han lodsede Skibet til Stavanger, men nogen Aftale om, at Citanten skulde være med til Stavanger og lodse det hertil, er ikke bevist at være truffet, ei heller, at Citanten har gjort Kjendtmandstjeneste fra Kobbervik til Stavanger. Kobbervik passeredes om Natten, og Citanten havde været berettiget til at fordre sig ilandsat her. Havde han fordret dette, maatte det ogsaa været let for ham at føre Bevis derfor.

Indstevnte vil saaledes blive at frifinde for Citantens Tiltale, men ophæves efter Omstændighederne Sagens Omkostninger.

Thi kjendes for Ret:

Dampskibet „Tananger"s Rederi bør for J. Knudsens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Bernhardt,
edsv.
J. Thorsen. *A. O. Olsen.*

Indhold: ***32. Norges Høiesteret:*** *Søforsikringsselskabet „Ægir" mod Dampskibet „Smølen"s Rederi.* — ***33. Kungl. Maj.ts Dom:*** *Befälhafvaren å skonerten „Roma", Otto Olsson mot Hudiksvalls bryggeriaktiebolag.* — ***34. Norges Høiesteret:*** *Det „Søndenfjelds norske Dampskibsselskab" mod „Christiania Søforsikringsselskab".* — ***35. Stavanger Sjørett:*** *J. Knudsen, Hagevik, mod Dampskibet „Tananger"s Rederi.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 12	Aargang V	1904

36.

Norges Høiesteret, den 1ste Juni 1904.

Skibsfører og Reder Ingvald Svendsen som korresponderende Reder for „Hvidfisken"s Rederi

(Overretssagfører Thorstein Diesen til Prøve)

mod

Jac. O. Lyngaas & Co. paa Vegne af Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, Nord-West-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, Münchener Rück-Versicherungs-Gesellschaft og Continentale Versicherungs-Gesellschaft

(Adv. Lauritz Hofgaard).

En Kondemnation af et Seilskib overensstemmende med *Sjøfartslovens § 6* ansees ikke forbindende for Kaskoassurandøren, fordi Betingelserne i *den norske Sjøforsikringsplans § 73 c* ikke var opfyldte.

Assessor *Birkeland:* Angaaende nærværende Sags Foranledning og Gjenstand kan jeg henvise til Præmisserne for den af Tønsbergs Sjøret under 25de April 1903 afsagte Dom, hvorved saaledes blev kjendt for Ret:

„Jac. O. Lyngaas & Co. bør som Repræsentant for:
Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft,
Nord-West-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft,
Münchener Rück-Versicherungs-Gesellschaft,
Continentale Versicherungs Gesellschaft, —
for Ingvald Svendsens („Hvidfisken"s Rederis) Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves".

Sjørettens Dom er indbragt til Høiesteret fra begge Parters Side.

Hovedappell. har nedlagt saadan Paastand:

„At Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, Hamburg, Nord-West-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, Hamburg, Münchener Rück-Versicherungs-Gesellschaft, München og Continentale Versicherungs-Gesellschaft, Mannheim, ved deres Fuldmægtig Jac. O. Lyngaas & Co. tilpligtes under Lovens Tvang at betale Citanten korresponderende Reder Ingvald Svendsen i Forhold til de Summer, de staar ansvarlige for i Policen.

1. Policens Paalydende Kr. 5000.00 med Fradrag af, hvad der tilkommer Forsikreren for Andel i Vraget efter Sjøfartslovens § 257.
2. Lovlige Renter fra Sjøretsstevningens Udtagelse.
3. Processens Omkostninger for Sjøret og Høiesteret".

Kontraapp. Jac. O. Lyngaas & Co., som Repræsentanter for de nævnte Assuranceselskaber har nedlagt Paastand om Frifindelse for Hovedappell.'s Tiltale og Tilkjendelse af Processens Omkostninger saavel for Sjøret som for Høiesteret.

Jeg kommer til samme Resultat som Sjøretten, idet jeg med den finder, at Kondemnationen in casu ikke er forbindende for Assurandørerne. Da en saadan Afgjørelse af dette Spørgsmaal er tilstrækkelig til et frifindende Resultat, behøver jeg ikke nærmere at indlade mig paa de fra Assurandørernes Side reiste Indsigelser iøvrigt, og jeg skal, idet jeg i nævnte Punkt i det Væsentlige henholder mig til Sjørettens Afgjørelse, kun tilføie følgende, foranlediget navnlig ved Proceduren her i Høiesteret.

Appell. mener, at det af Besigtelses- og Taxtforretningen skulde fremgaa som dens egentlige Mening, og herfor paaberaaber han sig ogsaa Udtalelser fra Mændenes Side — at Fartøiet „Jasai" var ganske irreparabelt og hævder, at isaafald maa Planens § 73 a komme til Anvendelse.

Jeg finder ikke at kunne lægge den nævnte Forudsætning til Grund. Den har ikke faaet et saadant Udtryk i Forretningen, som der-

til vilde være fornødent og maa kræves. Og fandt Appell. det uklart, hvad Taxtforretningens Mening var, maatte det være hans Sag og navnlig da ved Overskjøn at bringe det egentlige Forhold paa det Rene.

Appell. hævder videre, at 3die Passus i Planens § 73 c saalydende: „Naar Skaden er opstaaet ved nogen anden Ulykke end ovenfor nævnt, er Kondemnation ikke forbindende for Kaskoassurandøren, medmindre Erstatningen vilde blive større i Tilfælde af Reparation, end naar Skibet blev solgt", — er anvendelig paa Tilfældet.

Jeg finder det ufornødent at afgjøre, om denne Passus, som af Kontraappell. fremholdt, er anvendelig alene, hvor Ulykken er indtruffet paa Sjøen. Det er nemlig under enhver Omstændighed ikke af Appellanten paavist, og en saadan Paavisning maatte paahvile ham, at Erstatningen vilde blive større i Tilfælde af Reparation, end naar Skibet blev solgt. Appellanten har forsøgt en Paavisning ved til Reparationens Kostende Kr. 5068.00 at lægge Værdien af Levningerne Kr. 1800.00, tilsammen altsaa Kr. 6868.00 og sammenholde dette Beløb med Forsikringsværdien Kr. 6050.00 efter den sidste Veritas-Besigtelse, hvorefter den førstnævnte Sum er større end det sidstnævnte Beløb. Men en saadan Afgjørsmaade ligeoverfor Planens § 73 c, 3die Passus, forekommer mig at være aabenbart urigtig. Efter Planens § 71 sammenholdt med § 74 er det Nettoprovenu, hvortil Vraget udbringes, at fradrage i Skibets Assurancetaxt. Det er paa den anden Side af Kontraappellanten søgt paavist, at Forudsætningen for den nævnte Passus ikke her er tilstede, og hvilken Paavisnings Resultat er, at Assurandøren har at erstatte som total Skade kun Kr. 4350.00, og ligegyldigt om Forsikringssummen sættes til 8000 Kr. efter Policen eller til 6050 Kr., som Veritastaxten udgjorde.

Jeg skal ikke indgaa nærmere paa Kontraappellantens Regnestykke, idet det som anført maatte paahvile Hovedappellanten at godtgjøre, at Planens Betingelser for en Erstatning efter § 73 c, 3die Passus, er forhaanden.

Processens Omkostninger for Høiesteret antager jeg, at Hovedappellanten bør tilsvare Kontraappellanten.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Ingvald Svendsen, som korresponderende Reder for „Hvidfisken"s Rederi, til Jac. O. Lyngaas & Co., som Repræsentanter for Nord-Deutsche

Versicherungs-Gesellschaft, Nord-West-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, Münchener Rück-Versicherungs-Gesellschaft og Continentale Versicherungs-Gesellschaft, 300 — tre Hundrede — Kroner.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor *Prydz:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

De extraordinære Assessorer, Sorenskriver *Blom*, Advokat *Mejdell*, Expeditionssekretær *Bull* og Professor *Stang* samt Assessor *Roll:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Sjøretsstevning af 28de Februar 1902 har Ingvald Svendsen som korresponderende Reder for „Hvidfisken"s Rederi sagsøgt Firmaet Jac. O. Lyngaas & Co. som Repræsentant for de ovennævnte Sjøforsikringsselskaber og nedlagt

Paastand

om, at Jac. O. Lyngaas & Co. paa deres ovennævnte Mandanters Vegne tilpligtes at betale Citanten:

1. Policens Paalydende — Kr. 5000.oo — mod Ret for Forsikreren til Andel i Vraget efter Sjøfartslovens § 257.
2. Lovlig Rente efter Stevningens Udtagelse og
3. Processens Omkostninger.

Post 1 i Paastanden er senere under Sagen ændret derhen, at de ovennævnte Selskaber hver for sig tilpligtes at betale de Beløb, som de i Henhold til Policen har overtaget, nemlig:

Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft for	.....	Kr. 1500.oo
Nord-West-Deutsche do.	.....	- 1000.oo
Münchener Rück-Versicherungs do.	.....	- 1500.oo
Continentale Versicherungs do.	.....	- 1000.oo
		Kr. 5000.oo

De Indstevnte har paastaaet sig frifundet og sig tilkjendt Sagsomkostninger.

Forligsmægling er anstillet ved Retten.

Sagens Sammenhæng er i Korthed følgende:

Ved Police af 15de Mai 1901 tegnede Jac. O. Lyngaas & Co. paa de af dem repræsenterede Selskabers Vegne for Citanten en Forsikring til Beløb Kr. 5000.oo paa $^{5000}/_{8000}$ Parter, Kasko af Seilskibet „Jasai" paa Tur til Nordishavet for Fangst bl. a. af Bottlenose, hvorhos der ved Paategning af samme Dato paa Policen er indrømmet Fartøiet Ret til efter endt Bottlenosefangst at gaa hjem og losse for derefter at gaa paa Hvidfiskefangst paa Spitsbergen, dog saaledes, at Afgang derfra ikke maatte ske senere end 15de September. Fartøiet var derhos, saavel paa Ud- som Tilbagereisen, indrømmet Ret til at anløbe hvilkesomhelst Havne i Norge eller paa Østkysten af England eller Skotland eller paa Færøerne, ligegyldig i hvilket Øiemed.

Forsikringen var tegnet overensstemmende med revideret almindelig norsk Sjøforsikringsplan af 1894, og den gjaldt, fra Fartøiet udgik paa Ishavsturen, indtil det er ankommet til Hjemstedet eller sædvanligt Oplagssted „for beholden Ankomst".

Efter endt Bottlenosefangst ankom Fartøiet antagelig i Midten af August til Tromsø, hvor Fangsten blev oplosset, og hvor det var Meningen at indtage Fangstredskaber m. v. for Hvidfiskefangsten ved Spitsbergen.

Da Fartøiet var tomt, lod Citanten det sætte paa Land, dels for at faa det bundbesigtiget og dels for at faa stoppet en Lækage, som det havde faaet paa Bottlenoseturen. Da samtlige Beddinger var optagne, lod Citanten Fartøiet sætte op i Fjæren, idet et andet Fartøi anbragtes ved Siden af det. Begge Fartøier blev forbundne med hinanden og desuden med en paa Styrbord Side af „Jasai" staaende Duc d'Albert.

Efter at Vandet var faldt ud, saa at Fartøierne stod tørt, lod Citanten fylde en Del Vand i „Jasai" for at prøve at komme efter, hvor Lækagen var. Begge Fartøier stod saaledes 2 Lavvande over, men ved det 3die Lavvande faldt begge Fartøier overende, saa at „Jasai", der blev liggende underst, fik Styrbord Side ramponeret og indtrykket, ligesom Dækket havde begivet sig op flere Tommer i Høide fra Skansedækket om Styrbord lige ind til Masten. Fartøiet havde derhos ogsaa ellers begivet og forskjøvet sig.

Da Fartøierne faldt overende, havde saavel Citanten som hans Mandskab forladt „Jasai", idet de skulde bringe endel Inventariesager op til et leiet Pakhus.

Der blev derefter optaget Sjøforklaring og Sjøretsbesigtigelse i Tromsø. Ved den sidste blev Udgifterne ved Skadens Udbedring ansat til Kr. 5068.oo og Fartøiet i havareret Stand med Fortøininger, Seil og Inventar ansat til en Værdi af Kr. 1800.oo. Sjøretten udtalte derhos følgende:

I Betragtning af at Fartøiet er et ældre Fartøi med en simpel A. 2 Klasse, der er paa Vei til at gaa ned i Klasse B. og saaledes, tiltrods for at Seil, Rig, Fortøininger og Inventar er i god Stand, kun iberegnet disse Sager — er taxeret ved norske Veritas for et Beløb af Kr. 6050.oo, finder Retten, at Fartøiet ikke er værd de Omkostninger, som er forbundet med at faa det sat i fuld forsvarlig Stand, altsaa med andre Ord økonomisk reparationsuværdigt og som Følge deraf i Sjøfartslovens Forstand uistandsætteligt.

Jfr. Sjøfartslovens § 6.

De Indstævnte har mod Søgsmaalet i det Væsentlige anført følgende:

1. Fartøiet var kun forsikret under Reise paa Ishavsfangst og ikke under Henliggen ved Land mellem de to i Policen omhandlede Ture. Skibet er altsaa forsikret for beholden Ankomst for 2 Ture. Forsikringen ophørte, da Skibet efter 1ste Tur kom hjem, og vilde først have begyndt igjen, naar Skibet udgik paa den anden Tur.
2. Fartøiet var under ingen Omstændighed forsikret under Optrækning paa Land, idet den forsikrede havde været forpligtet til ved Forsikringens Istandbringelse at oplyse om, at saadan Optrækning agtedes iværksat, se Sjøforsikringsplanens § 28.
3. Den indtrufne Skade er bevirket ved en den Forsikrede tilregnelig Uagtsomhed, og Assurandøren er efter Sjøforsikringsplanens § 43 ikke ansvarlig for nogen Skade, som den Forsikrede selv er Skyld i.
4. Forsikringen er tegnet i Henhold til Sjøforsikringsplanen af 1894 „for beholden Ankomst", det vil sige Assurandøren er kun ansvarlig naar

Skibet tabes eller kondemneres. Med Hensyn til Kondemnation henviser de Indstevnte til Sjøforsikringsplanens § 73 Litra c, hvilken Bestemmelse de udtrykkelig erkjender at være anvendelig i nærværende Tilfælde. Efter denne Bestemmelse er Kondemnation kun forbindende for Assurandøren, naar Reparationen ved lovlig Taxt efter Fradrag af Levningernes Værdi ansættes til mindst Skibets Forsikringsværdi. I nærværende Tilfælde er Skadens Udbedring ansat til Kr. 5068.oo, medens Forsikringsværdien i Henhold til Policen er Kr. 8000.oo og i Henhold til Veritastaxten Kr. 6050.oo.

Den af Sjøretten foretagne Kondemnation er derfor ikke forbindende for Assurandøren.

Herimod har Citanten i det Væsentlige gjort gjældende:

1. Forsikringen maa ansees for gjældende underet for begge Ture og dermed ogsaa for Opholdet i Tromsø for at losse Fangsten fra første Tur, for at erholde Fartøiet bundbesigtiget og for at erholde en paa første Tur opstaaet Lækage udbedret. Efter Policens Text har nemlig Fartøiet Ret til i Forsikringstiden at anløbe hvilkensomhelst norsk Havn ligegyldigt i hvilket Øiemed, og det maa da selvfølgelig være forsikret under Henliggen i saadan Havn; ellers var Tilladelsen til saadant Anløb meningsløs.
2. Citanten hævder videre, at Fartøiet ogsaa var forsikret under dets Optrækning paa Land. Han henviser i saa Henseende til Platous Sjøret Pag. 606. Optrækningen var nemlig nødvendig dels for at faa udbedret den paa første Tur lidte Skade og dels for at erholde den af de Indstevnte selv forlangte Bundbesigtigelse.
3. Citanten benægter, at Skaden skyldes en ham tilregnelig Uagtsomhed eller at han selv er Skyld i Skaden. Han henviser i saa Henseende særlig til et i Tromsø optaget Thingsvidne, hvorunder de fleste Vidner har udtalt, at de ansaa Skaden som bevirket ved et Uheld, der ikke let kunde forudsees. Enkelte Vidner har derhos udtalt, at de ansaa Opsætningsmaaden for at være betryggende.
4. Sluttelig hævder Citanten, at det af Sjøretten i Tromsø afgivne Skjøn hvorved Fartøiet i Sjøfartslovens Forstand erklæredes uistandsætteligt, er afgjørende. Han mener, at Sjøforsikringsplanens § 73 c ikke her kan komme til Anvendelse, og selv om saa var, mener han, at Udgifterne ved Skadens Udbedring med Tillæg af Taxten for Levningerne overstiger Forsikringsværdien nemlig Veritastaxten Kr. 6050.oo.

Retten skal i Sagens Anledning bemærke følgende:

Den tegnede Forsikring maa efter Rettens Formening ansees som tegnet for begge Ture — Bottlenosefangsten og Hvidfiskefangsten ved Spitsbergen — underet saaledes at Assurandørens Risiko vedvarer indtil Hjemkomsten fra den sidste Fangsttur, forudsat at Afgangen fra det sidste Fangstfelt skeede inden Midten af September. Da Policen indrømmer Fartøiet Ret til i Forsikringstiden at anløbe hvilkensomhelst norsk Havn ligegyldigt i hvilket Øiemed, maa efter Rettens Formening Fartøiet ansees for at have været forsikret under dets Henliggen i Tromsø. Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt Fartøiet kan ansees at have været forsikret under Optrækning paa Land i Tromsø skal Retten bemerke:

Som ovenfor anført, var Optrækningen foranlediget dels ved at der ifølge Forsikringskontrakten udkrævedes en Bundbesigtigelse af Fartøiet inden 6 Maaneder efter Veritasbesigtigelsen Vaaren 1901, og dels ved at Fartøiet havde en Lækage paa Bottlenoseturen.

Da begge Foranstaltninger saavel Erhvervelse af Bundbesigtigelse som Reparation af Lækagen maa ansees at have været paakrævet, finder Retten, at Fartøiet ogsaa under dets Optrækning paa Land maa ansees at have været forsikret. Herved er dog forudsat, at Optrækningen skeede paa saadan Maade, at den Forsikrede ikke kan ansees ved egen Skyld at have forvoldt den under Optrækningen lidte Skade.

I saa Henseende skal Retten bemærke, at den ikke kan anse den benyttede Optræknings- og Forstøtningsmaade for at have været fuldt forsvarlig og betryggende. Men den skal ikke indlade sig yderligere paa dette Spørgsmaal, da de Indstevnte, paa Grund af den under Nr. 4 fremsatte Indsigelse, alligevel ikke kan ansees forpligtet til at udbetale Forsikringssummen. Som foran anført, er Forsikringen tegnet overensstemmende med revideret almindelig norsk Sjøforsikringsplan af 1894 „for beholden Ankomst", d. v. s., at Assurandøren kun er erstatningspligtig, naar Skibet forgaar, abandonneres eller kondemneres, forinden det naar Bestemmelsesstedet. Medens Citanten, som foran anført, hævder, at den af Sjøretten i Tromsø afsagte Kondemnation er bindende ogsaa ligeoverfor Assurandøren. De Indstevnte fremholder, at da Forsikringen er tegnet overensstemmende med Sjøforsikringsplanen af 1894, er en Kondemnation kun bindende for dem, saafremt de i nævnte Plan opstillede Betingelser er tilstede og de erkjender og fastholder, at det er Planens § 73 c, første Passus, der kommer til Anvendelse i nærværende Tilfælde.

Retten finder at maatte give de Indstevnte Medhold i, at Fartøiet i nærværende Tilfælde ikke kan kondemneres, medmindre de i Sjøforsikringsplanen opstillede Betingelser er tilstede.

Den af Sjøretten i Tromsø, overensstemmende med Sjøfartslovens § 6, afsagte Kondemnation har alligevel sin Betydning — saaledes ligeoverfor Kontrakten om Afgang til Spitsbergen og ligeoverfor Mandskabet, selv om den ikke tillægges bindende Virkning ligeoverfor Assurandørerne. Sjøforsikringsplanens § 73 c, første Passus, lyder saaledes:

§ 73.

Et forsikret Skib ansees egnet til at kondemneres og sælges i følgende Tilfælde:

c. naar Udbedringen af Skade, der er opstaaet ved Stødning, Paaseiling, Kantring med Kjølen op, Is, Ild eller Explosion, og for hvilken Assurandøren er ansvarlig, uden Tillæg af Kommissionærsalær, Omkostninger ved at flytte Skibet til Reparationssted, at skaffe Penge eller deslige, ved lovlig Taxt, efter Fradrag af ansat Værdi for Levninger, ansættes til Skibets Forsikringsværdi eller derover.

I nærværende Tilfælde er Udbedringen af den lidte Skade ved Taxt, uden Fradrag af Værdien af Levningerne, ansat til Kr. 5068.00, og Fartøiets Forsikringsværdi er efter Veritastaxten, der efter Rettens Formening maa lægges til Grundlag, Kr. 6050.00.

Altsaa andrager Reparationsudgifterne, selv uden Fradrag af Levningernes Værdi, ikke til saa meget som Forsikringsværdien, og Betingelsen for Assurandørernes Forpligtelse til at udbetale Forsikringssummen er saaledes ikke tilstede.

Retten kommer derfor til det Resultat, at de Indstevnte maa blive at frifinde.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

37.

Christiania Sjøret, den 6te Juni 1904.

A/S Moss Verft, Bjergnings- og Dykker-Kompani
(Adv. Gustav Blom)

mod

Dampskibet „Norden"s Rederi
(Adv. Johan Bredal).

Dampskibet „Norden" af Bergen grundstøder ved Næsodden og bringes flot med Bistand af Moss Verft, Bjergnings- og Dykker-Kompani efter flere Dages Arbeide. Sjøretten kommer til det Resultat, at „Norden" ikke var i Nød og tilkjender Bjergningsselskabet Kr. 25 000 for ydet Assistance.

Den 19de November 1903 grundstødte Dampskibet „Norden" af Bergen ved Næsodden paa en Flu i ca. 1 Kabellængdes Afstand fra Næsoden Fyr under en Reise fra Moss til Kristiania. Skibet havde paa Moss losset endel af indehavende Kornladning. Grundstødningen fandt Sted henimod Midnat. Man forsøgte at komme af ved at lade Dampskibets Maskine arbeide agterover, men forgjæves. I Løbet af Natten fyldtes Forriggen og Rum No. 1, medens de øvrige Rum var tætte. Kl. 7 den paafølgende Morgen underrettede Kapteinen pr. Telefon Skibets Mægler i Kristiania, Firmaet Johnsen & Bergmann om Grundstødningen med Anmodning om Assistance. Firmaet underrettede igjen Fearnley & Eger, der repræsenterede Skibets Hovedassurandør, Dampskibsassuranceforeningen „Nora", og dette Firma henvendte sig derpaa til Moss Verft, Bjergnings- og Dykker-Kompani med Anmodning om Assistance paa Kompaniets vanlige Betingelser: no cure no pay — Opgjør i Mindelighed, ved Voldgift eller ved Sjøret i Kristiania.

Den 20de November ca. Kl. 2 Efterm. kom Bjergningsbaaden „Uræd" til Strandingsstedet og gik straks igang med Arbeidet. Dykker sendtes ned for at undersøge Skibets Stilling, der i Selskabets Indberetning af 5te December 1903 (Dok. 2 ad 2) beskrives saaledes: „Bougen i N. t. O. paa en Flu i ca. 1 Kabellængdes Afstand fra Næsoddens Fyrlygte. Skibet havde ca. 15° List til

Styrbord og stak forud 21′ 6″ og agter 17′ 6″. Kjøl og Kjølplader fandtes beskadiget i ca. 24 Fods Længde fra Kriget og agterover. Peaktank og Rum No. 1 var fyldt med Vand. Skibet havde efter Opgivende inde 2300 Tons Rug og deraf i Rum No. 1 ca. 450 Tons. Skibet stod haardt i Grunden fra Storlugen agterover og haardest under Kjedelrummet; Bunden var Fjeld."

Selskabet arbeidede derpaa med Tætning af Skibet, Lenspumpning og Losning, indtil det lykkedes at bringe Skibet flot Tirsdag den 24de November Kl. 6 Morgen. Under Arbeidet anvendtes de to Dykkerbaade „Uræd" og „Trygve" med fuldt Dykkermandskab samt desuden et leiet Dampskib „Tryg" til at slæbe Jagter, Lægtere etc., der benyttedes under Losningen. Til Losningen anvendtes dobbelt Gjæng med Lossemandskab.

Tirsdag den 22de November (skal være 24de) ved 2 Tiden om Morgenen opstod der ved Uforsigtighed under Fyldning af en Lampe Ildsvaade i „Nordens" Oljerum. Ildsvaaden var slukket ved 5 Tiden om Morgenen. Saavel „Uræd"s Mandskab som det ombordværende Lossemandskab deltog i Slukningen.

Da Skibet var kommet af Fluen, ankrede det op paa Stedet til Kl. 9 Morgen og gik derpaa for egen Maskine ind til Kristiania med „Uræd" ved Siden af „Trygve" for Bougen samt ankom til Kristiania Brygge Kl. 10½ à 11 Form.

„Uræd" forrettede derefter Vagttjeneste ved „Norden", indtil Skibet den 30te November var udlosset og doksat ved Nylands Verksted.

Da Parterne ikke har kunnet komme til Enighed om Godtgjørelsens Størrelse, har Dykkerkompaniet ved Sjøretsstevning af 10de December 1903 anlagt nærværende Sjøretssag mod „Norden"s Rederi og efter forgjæves inden Retten anstillet Forligsmægling nedlagt saadan Paastand: At Indstevnte tilpligtes at betale Citantskabet Bjergeløn efter Sjørettens Skjøn eller særskilt Skjøn, optaget paa Indstevntes Bekostning, med Renter og Sagsomkostninger.

Indstevnte har under Protest mod, at der her foreligger noget Bjergningstilfælde, nedlagt saadan Paastand:

„At Citantskabet tilkjendes efter Sjørettens Skjøn, en passende Assistancegodtgjørelse, men at Indstevnte forøvrigt frifindes og tilkjendes Sagsomkostninger."

Retten finder at maatte give Indstevnte Medhold i, at det foreliggende Tilfælde ikke kan henføres under Begrebet „Bjergning" i Sjøfartslovens Forstand. Skibet var vistnok grundstødt

men det var ikke forulykket og kan heller ikke siges at have været „stedt i Nød". Det maa efter de foreliggende Oplysninger antages at have ligget sikkert og trygt efter Grundstødningen og nogen Fare — end sige nogen overhængende saadan — for at det skulde kunne blive saadan Uveir eller Sjøgang paa det indelukkede Bassin ved Næsodden, at der skulde være nogen rimelig Sandsynlighed for at det kunde have en skjæbnesvanger Indflydelse paa Skibets Stilling, kan ikke antages at have være tilstede. Heller ikke blev Bjergningsbaadene med de assisterende Lægtere m. v. udsat for nogen Fare under Arbeidets Udførelse, og endelig kunde der ikke være nogen egentlig Frygt for, at Arbeidet skulde mislykkes og Dykkerkompaniet saaledes gaa Glip af enhver Godtgjørelse, naar der blot udvistes den fornødne Forsigtighed og Kyndighed. Kfr. forøvrigt HRD. Retstd. 1895, 695 og 1899, 794. —

Hvorvidt Skibet kunde have holdt sig oven Vande — med eller uden Losning — uden at synke, hvis den tilstedeværende Lækage ikke var bleven udbedret paa en betryggende Maade, før Skibet kom af Grunden, savner man fornødent Materiale til at opgjøre sig nogen sikker Mening om. Men selv om Dykkerarbeide med Tætning af Lækagen, maatte siges at være nødvendigt, blir Tilfældet ikke af den Grund til Bjergning. I det heletaget kan under de forhaandenværende Omstændigheder det udførte Arbeide ikke blive Bjergning af den Grund, at det udkrævede saavel Anvendelse af forskjellige Apparater som Dygtighed og Kyndighed hos de Folk, som skulde lede og udføre Arbeidet. Noget andet er det, at disse Momenter maa blive tilsagt en væsentlig Vegt ved Ansættelsen af Godtgjørelsens Størrelse.

Heller ikke kan Citantskabets Assistance med Slukning af Ildsvaaden Nat til den 24de November betragtes som Bjergning. Det er omtvistet mellem Parterne, hvormeget Arbeide der ved Citantskabets Side er præsteret ved Slukningen, idet Citantskabet hævder, at omtrent det hele Slukningsarbeide udførtes af Citantskabets Folk og at „Norden"s Mandskab forholdt sig omtrent passive, medens Indstevnte paa sin Side hævder, at Citantskabets Fremstilling indeholder betydelige Overdrivelser samt at „Norden"s Mandskab den hele Tid deltog i Slukningsarbeidet. De foreliggende Oplysninger herom er temmelig modstridende. At „Norden"s Mandskab har taget Del i Arbeidet i større Udstrækning end Citantskabet vil medgive, maa vistnok antages, men paa den anden Side maa den af Citantskabets Folk ydede Assistance

— herunder medtaget det af Citantskabet engagerede Lossemandskab — antages at have været meget effektiv. Efter Situationen (kfr. det som Dok. 7 fremlagte Rids, hvor dog Brandstedet ved en Incurie er benævnt Styrbord istedetfor Bagbord Side), kan der dog ikke siges at have været nogen nærliggende eller sandsynlig Fare for, at Ildebranden skulde udbrede sig i nogen større Udstrækning. Det brændte nok ganske kraftigt en Tid paa Grund af de ildsfarlige Gjenstande, som opbevaredes i det Rum, hvor Ilden udbrød (Oljerummet) men Brandstedet var saaledes isoleret, at Ilden havde meget vanskeligt for at gribe om sig. Oljerummet fandtes i Gangen paa Bagbord Side af Maskinoverbygningen og og denne Gang var under begrændset af Skibsdækket (af Jern) paa den ene Side af Skibssiden (af Jern), paa den anden Side af Maskincasingen (af Jern) og af et Forskud af Jern, medens alene Agterskuddet af Dækket over Overbygningen var af Træ. Der var liden Sandsynlighed for, at Ilden skulde kunne udbrede sig til nogen af disse Kanter, saalænge Mandskabet var ombord. Tilbage blir da alene den Omstændighed, at der i Gangen fandtes en Luge ned til Bagbords Kulbox. Men da øvre Kulbox efter Indstevntes Paastand maa antages at have været tom, maa Faren for Ildens Udbredelse til Kulbeholdningen formodes at have været ringe.

Efter det anførte vil Citantskabets Paastand om at tilkjendes *Bjergeløn* blive at forkaste, hvorimod Citantskabet vil have Krav paa en passende Assistancegodtgjørelse. Efter Proceduren og de fra begge Sider nedlagte Paastande gaar Retten ud fra, at Parterne har villet have Godtgjørelsens Størrelse fastsat under nærværende Sag og ikke har villet forlange den henvist til en særskilt Skjønssag.

Med Hensyn til Godtgjørelsens Størrelse maa det komme i særlig Betragtning, at det af Citantskabet præsterede Arbeide, som allerede nævnt, forudsætter Anvendelse af dertil skikkede Redskaber og særegen Kyndighed i Arbeidets Ledelse. Et Bjergningsselskab, som er i Besiddelse af begge disse Betingelser, maa have Krav paa at erholde en nogenlunde rimelig Godtgjørelse (kfr. Platous Sjøret Pag. 519) og det uanseet om Assistancen i det enkelte Tilfælde begrebmæssig kan henføres til Bjergning eller ei.

Indstevnte har som et Moment til at nedsætte Godtgjørelsens Størrelse gjort gjældende, at Dykkerkompagniet ikke straks satte igang Losning i fornøden Udstrækning og derved har forhalet

Skibets Aftagning. I denne Henseende bemærkes, at Dykkerkompagniet straks efter Ankomsten til „Norden" Fredag den 20de November gik igang med at tætte Skibet og uafbrudt fortsatte hermed indtil Lørdag den 21de November Kl. 3 Efterm. Da var Tætningsarbeiderne saa langt fremskreden, at man kunde paabegynde Lenspumpning af de overfyldte Rum. Samtidig paabegyndtes Losning fra Rum No. 1, medens Losning af Rum No. 3, hvor Lasten var ubeskadiget, først paabegyndtes i Løbet af Søndagen. Indstevnte fremholder nu, at Citantskabet allerede strax burde have gaaet igang med Losning fra Rum No. 2, hvorved Skibet antagelig kunde være bleven flot tidligere.

Retten maa ogsaa medgive, at saaledes som Oplysningerne nu bagefter foreligger, synes der ikke at have været noget iveien for, at der var paabegyndt Losning fra Rum No. 2, saasnart den fornødne Tonnage (Lægtere eller lignende) var fremskaffede (Bjergningsbaaden „Trygve" sendtes afsted for at leie Tonnage samtidig med „Uræd"s Afgang fra Moss). Men paa den anden Side finder man ingen Grund til at tilregne Citantskabet som nogen Feil, at saa ikke skete. Efter hvad 1ste Hovedvidne, „Uræd"s Fører, forklarede i Sessionen den 26de Januar 1904 er det den almindelige Fremgangsmaade, at man ikke paabegynder Losning, før Skibet er tættet i den Grad, at det kan holdes læns ved Pumperne. Vidnet betegner den modsatte Fremgangsmaade som hverken hensigtsmæssig eller rigtig. Før Skibet var foreløbig tættet, kunde man in casu ikke paabegynde Losning af Rum No. 1 (Forrummet) eller Rum No. 3 (Agterrummet), idet man jo med Losning her — da Skibet laa an med Grunden paa Midten — kunde risikere Forandringer i Skibets Stilling og dermed Udglidninger. Ved Losning af Rum No. 2 (Midtrummet) vilde man formentlig ikke have løbet nogen Risiko i denne Retning, selv om man havde begyndt straks den fornødne Tonnage var kommet tilstede. Men dels burde *Muligheden* af Risiko herved ikke paa Forhaand helt udelukkes, og dels forelaa ingen speciel Grund til i denne Henseende at fravige den almindelige Fremgangsmaade. Den Tidsbesparelse, som herved muligens kunde være opnaaet — antagelig ca. 1 Døgn — synes ikke at kunne tillægges nogen større Vægt, medens man jo absolut ingen Risiko løb ved foreløbig at se Tiden an. For det trufne Valg talte ogsaa de af Citantskabet nævnte Momenter, at det var af Interesse at undgaa Losning af den ubeskadigede Del af Lasten i større Udstrækning end strengt nødvendigt, samt at der ialfald burde være Haab om

ved muligt Høivande at faa Skibet af Grunden uden saadan Losning.

I denne Henseende henvistes derhos til, at det under 23de November 1903 afsagte Sjøretsskjøn, hvori de sagkyndige Medlemmer af Retten selv har deltaget, udtrykkelig erklærede, at der intet fandtes at bemærke mod den foretagne Fremgangsmaade. Hertil finder Retten at maatte henholde sig.

Efter det anførte gaar Retten ud fra, at der ikke er nogen Grund til at anke over feilagtig Fremgangsmaade fra Citantskabets Side med Hensyn til Losningen. Man finder derfor ingen Opfordring til at opholde sig ved, at Fremgangsmaaden var billiget af Kaskoassurandørernes Repræsentant (ɔ: Fearnley & Egers Kontorchef A. Christoffersen), noget som efter dennes Erklæring under Sagen dog skyldes en Misforstaaelse angaaende Skibets Stilling og som Følge deraf af Udsigterne til at faa det flot uden Losning. Ligeoverfor Lossearbeidets Fortgang, da det først var sat igang, har Indstevnte ingen Bemærkning fremsat. Tvertimod synes Arbeidet at være drevet meget energisk.

Citantskabet har oplyst, at „Norden"s Assurancetaxt var Kr. 280 000.00. Dets Taxtværdi i skadelidt Stand er Kr. 135 000.00

Ladningens Værdi, 2300 Tons Rug, opgives saaledes:

1850 Tons ubeskadiget.....	Kr.	166 000.00
450 - beskadiget	-	16 000.00
	-	182 000.00
Tilsammen	Kr.	307 000.00

Derhos har Citantskabet meddelt følgende Opgave over de Udgifter, som var forbundet med Arbeidet (Dok. 3 ad 8 og 3 ad 10):

1.	Leie af Jagter	Kr.	2 864.00
2.	Lossemandskab leiet.....	-	2 000.00
3.	Bugserbaade	-	379.00
4.	„Uræd"s Udgifter til Lønninger, Proviant etc.	-	5 646.10
5.	„Trygve"s —„—	-	436.00
6.	— — for Slæbning	-	250.00
7.	28 Tons Kul.....	-	476.00
8.	Administration, Reiseudgifter etc. ..... ca.	-	450.00
	Tilsammen	Kr.	12 501.10

Derhos anfører Citantskabet, at dets Dagsudgifter paa Bjergningsafdelingen, naar Baadene er ledige, løber op til aarlig

	Kr. 30 000.00
Renter af Materiellet	- 10 000.00
Amortisation 7 pCt.	- 13 000.00
Tilsammen	Kr. 53 000.00

af hvilket Beløb en passende Andel maa fordeles paa denne Affære, før der kan blive Tale om positiv Fortjeneste for Selskabet. Citantskabet antager, at denne Andel passende kan ansættes til $^1/_7$ = Kr. 7571.43.

Indstevnte har godtaget Posterne 1, 2 & 3 tilsammen Kr. 5243.00, idet disse er legitimeret ved Bilag. Derimod gjør Indstevnte forskjellige Anmerkninger forøvrigt. Ligeoverfor Post 4 anføres, at „Uræd"s Extraudgifter væsentlig maa bestaa i Godtgjørelse til leiet Mandskab ombord, hvilket af Indstevnte beregnes til Kr. 650.00, medens Citantskabet ikke har meddelt nogen specificeret Opgave herover. Post 6 er, siger Indstevnte Godtgjørelse, ikke Udlæg, og Post 8 væsentlig den sedvanlige Administration, som der er lagt Beslag paa i de Dage, Arbeidet stod paa. Videre anføres, at de opførte Dagsudgifter (30 000 Kr. aarlig) formentlig indbefatter fuld Vedligeholdelse, som modsvarer Amortisation, hvad dog af Citantskabet er benægtet, samt at de opførte Renter af Kapitalen (Kr. 10 000.00 aarlig) maa betragtes som Fortjeneste.

Da der udenom de af Indstevnte godtagne Poster ikke foreligger nogen nærmere Legitimation, maa Retten gaa ud fra et Skjøn over, hvad der efter de foreliggende Oplysninger kan være rimeligt at tilkjende Citantskabet i Godtgjørelse, idet man som allerede nævnt maa tage Hensyn til de betydelige Udgifter, som et Bjergningsselskab nødvendigvis maa have til sin Drift. Under Hensyn hertil, til Størrelsen af de Værdier, som det gjaldt, til den Tid, som medgik til Arbeidet, samt endelig ogsaa for endel til Assistancen under Ildebranden, antages den samlede Godtgjørelse passende at kunne ansættes til Kr. 25 000.00, som Citantskabet saaledes vil blive tilkjendt med Renter fra Sagens Berammelse.

Efter Sagens Beskaffenhed antages Citantskabet derhos at have Krav paa Erstatning for Sagsomkostningerne, der billiges med Kr. 250.00.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte, Dampskibet „Norden"s Rederi bør til Citantskabet, Aktieselskabet Moss Verft, Bjergnings- og Dykker-Kompani, betale Godtgjørelse efter Rettens Skjøn for det af Citantskabet præsterede Arbeide fra 20de til 24de November 1903 med Aftagning af Dampskibet „Norden" m. m. samt for det paafølgende Vagthold med Dampskibet „Uræd" tilligemed 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente af Skjønsbeløbet fra 11te December 1903 til Betaling sker, samt 250 — to Hundrede og femti — Kroner i Sagsomkostninger.

Ovennævnte Godtgjørelse ansættes til 25 000 — femogtyve Tusinde Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

1ste Juni 1904.

M. C. Backer.
Kst.

3die Juni 1904.
Enig. *W. Grønstad.*

4de Juni 1904.
Ligesaa. *H. F. Scheteliig.*

Indhold: 36. Norges Høiesteret: Skibsfører og Reder Ingvald Svendsen som korresponderende Reder for „Hvidfisken"s Rederi mod Jac. O. Lyngaas & Co. paa Vegne af Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, Nord-West-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, Münchener Rück-Versicherungs-Gesellschaft og Continentale Versicherungs-Gesellschaft. — 37. Christiania Sjøret: A/S Moss Verft, Bjergnings- og Dykker-Kompani mod Dampskibet „Norden"s Rederi.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 13	Aargang V	1904

38.

Bergens Sjøret, den 27de Mai 1904.

Det Stavangerske Dampskibsselskab
(Overretssagfører E. Joys)

mod

Dampskib „Conway"
(Advokat E. Heidenreich).

Dampskibet „Stavanger" lider Skade ved at seile ind paa den Trosse, som fra Dampskibet „Conway", der laa tilankers paa Bergens Red, var fastgjort i en Bøie. „Stavanger" ansees at være Skyld i det Passerede, fordi dets Fører burde have taget i Beregning, at der muligvis var en Trosse udspændt mellem „Conway" og Bøien.

Da Dampskibet „Stavanger" den 1ste Oktober 1903 Kl. 10 Aften afgik i sin Rute fra Bergen sydover og var kommet udenfor Havnemoloen, saa man der ombord et større Skib, som var det engelske Dampskib „Conway", ligge til Ankers paa Reden om Styrbord. „Stavanger" styrede imidlertid fra Moloen sin vanlig

Kurs paa Kvarven og holdt som Følge deraf indenom „Conway“ med dette Skib om Styrbord og den indenfor anbragte Moringsbøie om Bagbord. Da „Stavanger“ nærmede sig Linien mellem „Conway“ og Bøien, saaes tværs for Bougen en Trosse, hvormed „Conway“ var fæstet i Bøien, flydende paa Vandet. „Stavangers“ Maskine blev da strax stoppet, men forgjæves, idet Trossen, som strammedes foran Bougen paa „Stavanger“ fløi op over Stævnen og Staget og indover Dækket paa dette Skib med den Følge, at Masten brækkedes og anden Skade forvoldtes, indtil Trossen sprang, idet den rammede Skorstenen. „Stavanger“ fortsatte sin Reise, men da dette Skibs Rederi det Stavangerske Dampskibsselskab mener, at „Conway“ har Ansvaret for det Indtrufne, idet det anføres, at „Conway“ laa i en saa lang Afstand fra Bøien, at man paa „Stavanger“ ikke paa nogen Maade kunde antage, at den havde Trosse fast i den, og at det er imod Sjømandsskik at have Fortøining i en Bøie paa saa lang Afstand fra den, har det sagsøgt „Conway“s Fører Kaptein John Elmes, til at erstatte den paa „Stavanger“ forvoldte Skade tilligemed havte Omkostninger i Anledning af Havariet, tilsammen opgivet til Kr. 3045,60. Indstævnte har paastaaet sig frifunden for Citantskabets Tiltale og har ifølge Kontrasøgsmaal paastaaet det forpligtet at betale Kr. 323,10 for den ødelagte Trosse og for havte Omkostninger, idet Indst. gjør gjældende, at det er „Stavanger“ som har begaaet Feil ved at gaa imellem „Conway“ og Bøien istedetfor udenom „Conway“. Citantskabet har paastaaet sig frifundet i Kontrasøgsmaalet.

„Conway“ havde tørnet paa Reden ved Nitiden samme Aften og havde ankret paa Udsiden af Bøien med Trossen ført ud fra Bougen og fæstet i Bøien. Skibet laa med Bougen omtrent i Retning med Bøien og med Agterenden udad (mod NO.), og det havde Ankerlanterner ude for og agter, medens Signallanternerne var tagne ind. Efter hvad der er forklaret af den Havnelods, som bragte „Conway“ til Ankers, lod Skibet Ankeret falde ca. 40 Favne fra Bøien (1ste og 2det Contravidne, to af Mandskabet, nævner 30—35 Favne), idet Lodsen bemærker, at et saa stort Skib, 345 Fod langt, maatte have Svingerum. Af Kjætting var der stukket ud ca. 60 Favne. Strax før „Conway“ havde et russisk Dampskib ankret ligeledes paa Udsiden af Bøien og med Trosse i den, men vestligere end „Conway“ (nærmere Nordnæssiden), og „Stavanger“ maa, da det fik „Conway“s Trosse over sig, have holdt Kurs mellem „Conway“ og det russiske Dampskib.

Fra dette, siger Havnelodsen, var „Conway" antagelig ikke længere borte end 30—40 Favne. Den Afstand, hvori „Conway" (dets Boug) laa fra Bøien, da „Stavanger" passerede Løbet, er af Citantskabet i Henhold til den for „Stavanger" den 3die Oktober 1903 optagne Sjøforklaring angivet til ca. 80 Favne, men dette stemmer ikke med, hvad der under Sagen er forklaret af Citantskabets egne Vidner. 1ste, 2det og 3die Hovedvidne, af hvilke de to første, strax før „Stavanger" kom ud, passerede Løbet i en Baad, medens den sidste er Fører af et Dampskib, som ca. Kl. 10 samme Aften kom sydfra til Bergen anslaar nemlig Afstanden mellem „Conway" og Bøien til 50—60 Favne eller (2det Hovedvidne) til „omtrent 40—50 Favne idetmindste". Af de fra Indstevntes Side ved Sjøforklaring den 5te Oktober og under Sagen førte Vidner er „Conway"s Afstand fra Bøien angivet til ialfald ikke over 40 Favne. Vinden var flau sydlig eller stille.

Som det Anførte viser, er Opgaverne stærkt afvigende med Hensyn til, hvor langt „Conway" laa fra Bøien, og mørkt som det var, har det antagelig været ugjørligt at bedømme Afstanden med nogen Sikkerhed. At den var saa stor som 80 Favne lader sig imidlertid ikke antage, naar de af Citantskabet selv fremstillede 3 Vidner angiver den væsentlig mindre, og om disse Vidner gjælder det, at de staar helt udenfor Forholdet, idet de ikke hører til nogen af de to Skibes Besætninger eller har havt noget med „Conway"s Fortøining at gjøre. Den af disse Vidner opgivne Afstand 50—60 Favne ligger omtrent midt imellem de fra hver Side fremkomne Angivelser (80 og 30—40 Favne, og at deres Antagelse ogsaa i og for sig har Rimelighed for sig, formenes at fremgaa af den af Citantskabet fremlagte Skitse. Thi naar denne viser en Afstand fra „Conway" til Bøien af endog noget over 80 Favne, saa er dertil at bemærke, at da Veiret var omtrent stille, saa maa den svære Vægt af ca. 60 Favne udstukken Kjætting have holdt Skibet betydelig nærmere Ankerets Plads, som var 40 Favne fra Bøien, end Skitsen udviser, saaat denne antagelig angiver Afstanden i væsentlig Mon for stor.

Af Citantskabet er fremlagt Erklæringer fra 13 Dampskibsførere af Indhold, at det almindelige er, at Skibe, som fortøier i Bøien, kun ligger 15—20 Favne fra den, og at Fortøining saa langt som 50—60 Favne fra let vil kunne virke vildlende saaledes, at ind- eller udgaaende Fartøier vil kunne gaa ud fra, at Vedkommende Skib ikke har Trosse i Bøien. Indstevnte har

derimod paaberaabt sig en Erklæring fra Bergens Havnekontor, hvori det anføres, at Havnelodserne er beordrede til, naar det findes paakrævet, at sætte Trosse i Bøien til Støtte for Vedkommende Skibs Anker paa Grund af den afgaaende Grund, og at de af Hensyn til Moringernes Befæstelse i Bunden har udtrykkelig Ordre til ikke at anvende Trosser i kortere Afstand fra Bøien end ca. 30 Favne for større Skibets Vedkommende. Med Hensyn til disse i modsat Retning gaaende Erklæringer saavelsom 2det og 3die Hovedvidnes Udsagn om det efter deres Mening uforsvarlige i at fortøie i Bøien i saa lang Afstand fra den som den af dem for „Conway" antagne, skal Retten bemærke, at som Havnekontorets ovennævnte Erklæring viser, gjør Bøien Tjeneste bl. a. som Fortøiningsbøie for Skibe, som ankrer paa Bergens Red, nemlig som Støtte for Ankeret, som paa Grund af den stærkt affaldende Bund er udsat for at „drabbe". Paa denne Maade, nemlig til Fortøining til Støtte for Ankeret, var Bøien ogsaa benyttet af „Conway", hvis Anker var fældet ca. 40 Favne fra Bøien og paa 21 Favne Vand (se Citantskabets Skitse). At en Bøie benyttes til Fortøining, skjønnes der ikke at kunne være noget at udsætte paa, saalænge Vedkommende Fartøi ikke engang har Svaierum til at svinge klar enten af Bøien eller af andre Skibe, og dette var her ikke Tilfældet, idet nemlig den affaldende Bund gjør Ankerpladsen paa Bergens Red saa knap, at Skibe af „Conway"s Længde overhovedet ikke der kan ankre op med tilstrækkelig Plads til at svinge klar af Bøien, ligesom det samme ofte vil gjælde i Forhold til andre Skibe, saaledes som Tilfældet for „Conway" var ligeoverfor det russiske Dampskib. Dette er et Forhold, som maa eller ialfald bør være kjendt af alle, der saaledes som „Stavanger" til Stadighed seiler paa Bergen, og paa dette Skib maatte man derfor, naar man saa et større Dampskib liggende til Ankers paa Reden, tænke sig og forudsætte, at det kunde have Trosse i Bøien, saaat Kursen maatte lægges med Muligheden heraf for Øie (kfr. 3die Hovedvidnes, Dampskibsførerens Udsagn om det efter hans Mening principielt rigtige i at gaa udenom „Conway"). Det kan derfor ikke være holdbart, naar det fra „Stavanger"s Side gjøres gjældende, at man der ombord ikke kunde forudsætte, at „Conway" havde Trosse i Bøien, idet det tvertom maa ansees stridende mod Sjømandsskik og som en Feil af „Stavanger" at den styrede ind paa Reden mellem „Conway" og Bøien istedetfor at holde udenom „Conway". Og da „Stavanger" selv maatte have Risikoen ved og Ansvaret for.

hvad der saaledes blev gjort, saa kan der ikke tilkjendes dette Skib nogen Erstatning hos „Conway", hvorimod Citantskabet antages at maatte erstatte Indstevnte den af „Conway" lidte Skade. Ifølge det Anførte findes der nemlig ikke fra „Conway"s Side at være begaaet nogen Feil ved, at den havde fortøiet i den Afstand fra Bøien hvori den laa, hvilket er det eneste Moment, som fra „Stavanger"s Side er gjort gjældende mod „Conway".

I Indstevntes Erstatningspaastand indgaar den brækkede Trosse med 180 Kr., men da denne Værdsættelse er bestridt af Modparten, maa Erstatningen bestemmes ved Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Citantskabets Bekostning. Resten, Kr. 143,10 af Indstevntes Paastaaede, udgjør Omkostninger ved Sjøforklaringen, deri indbefattet Godtgjørelse til Translatør og Tolk, samt andre angivelige Udgifter i Stavanger og et Salær, formentlig til en Skibsmægler. Med Hensyn til disse Poster, der af Citantskabet hver for sig er benegtede som det uvedkommende, antager Retten, at alene Udgifterne med Sjøforklaringen kan vedkomme Citantskabet, og at disse maa blive at tage i Betragtning ved Ansættelse af Procesomkostningerne, som Citantskabet antages at burde godtgjøre Indstevnte med 130 Kr.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte (Kontracitanten) Kaptein John Elmes som Fører af Dampskib „Conway" bør for Citantskabets det Stavangerske Dampskibsselskabs Tiltale i denne Sag fri at være, hvorimod Citantskabet til Indstevnte for den Skade, som er Indstevnte tilføiet derved, at en „Conway" tilhørende Fortøiningstrosse ved den under Sagen omhandlede Anledning brækkedes, bør betale saadan Erstatning, som bestemmes ved Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Citantskabets Bekostning, idet Erstatningen dog i intet Tilfælde maa sættes høiere end til 180 — et Hundrede og otti — Kr. Af Skjønsbeløbet svares 4 (fire) pCt. aarlig Rente fra 19de Oktober 1903, til Betaling sker. I Procesomkostninger bør Citantskabet til Indstevne betale 130 — et Hundrede og tredive — Kr. At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Edv. Bessesen.

H. J. Engelsen. *L. W. Hansen.*

39.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 15de Juni 1904.

Kaptajn Häggqvist, Fører af Barkskibet „Salo" af Mariehamn, Aaland, og dette Skibs Rhederi: Hr. Frans Jaatinen sammesteds

(Overretssagfører Schierbeck)

mod

de Herrer Hecksher & Søn som korresponderende Rhedere for Dampskibet „Britannia"

(Højesteretssagfører Asmussen).

Barkskibet „Salo" er under Slæbning ud af Jackson Dock i West Hartlepool, da Slæberen brækkes derved, at Dampskibet „Britannia", som ligger ved Kaien, trods Advarsel sætter sin Skrue i Bevægelse. „Salo" driver ned paa Dampskibet „Sprite", og begge Skibe, men navnlig sidstnævnte, lider Skade. „Salo" erstatter „Sprite" Skaden og søger Regres hos „Britannia", som dømmes til at betale Skaden paa „Sprite", medens Retten fandt, at „Salo" burde bære sin egen Skade, fordi Slæbetouget ikke kunde antages at have været tilstrækkeligt stærkt.

Da det i Mariehamn paa Aalandsøerne hjemmehørende Barkskib „Salo", ført af Kaptajn Häggqvist, den 7de Juni 1901 i West Hartlepool Havn blev bugseret fra Jackson Dok til Union Dok, drev det mod det ved Kajen i førstnævnte Dok liggende engelske Dampskib „Sprite", og begge Skibe, især „Sprite", tog ved dette Sammenstød nogen Skade. „Sprite"s Rhederi forlangte i den Anledning Skadeserstatning, og, efter at der den 10de s. M. var gjort Arrest i „Salo", betalte dette Skibs Rhederi: Hr. Frans Jaatinen den fordrede Erstatning med 112 £ 10 sh., hvorhos Rhederiet for den til Bestemmelse af Skaden stedfundne Besigtigelse betalte 4 £ 4 sh., ɔ: 2 £ 2 sh. for hvert Skib. Kaptajn Häggqvist og „Salo"s Rhederi gjorde imidlertid gældende, at Skylden for Sammenstødet og den derved bevirkede Skade maatte lægges paa det her hjemmehørende Dampskib „Britannia", ført af Kaptajn H. A. Nielsen, som dengang laa fortøjet i Union Dok og ved at røre sin Skrue havde sat Vandet i Dokken i Bevægelse, og de foretog strax indledende Skridt til en Retsforfølgning mod „Britannia" i England, men bestemte sig sluttelig til at opgive denne Retsforfølgning og i Stedet anlægge Sag her ved Retten.

Under nærværende Sag paastaar derefter Kaptajn Häggqvist og „Salo"s Rhederi de Herrer Hecksher & Søn som korresponderende Rhedere for „Britannia" tilpligtede at betale dem de fornævnte Beløb med Tillæg af 13 £ 6 sh. for Skaden paa „Salo", ialt 130 £, som de efter Kursen den 7de Juli 1902, da Sagen blev paastævnet, have omsat til 2368 Kr. 40 Øre, med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra sidstnævnte Dato. De Herrer Hecksher & Søn procedere til Frifindelse og paastaa i Henhold til udtagen Kontrastævning Hovedsagsøgerne tilpligtede at betale 5 £ 7 sh. som Erstatning for Udgifter, der ere paaførte „Britannia" ved den af Hovedsagsøgerne indledede, men derpaa opgivne Retsforfølgning i England med Renter 5 pCt. aarlig fra Kontrastævningens Dato den 29de Marts d. A. Hovedsagsøgerne paastaar sig frifundne i Kontrasagen.

Om det omhandlede Sammenstød foreligger dels en af Kaptajn Häggqvist med nogle af Mandskabet paa „Salo" den 21de Juni 1902 afgiven Søforklaring, dels Forklaringer, som under et efter nærværende Rets Foranledning i West Hartlepool den 17de April f. A. afholdt Vidneforhør ere afgivne af Dokmester W. Watson, Dokforhalingsmand F. W. Barton, som ledede „Salo"s Flytning fra Jackson Dok til Union Dok, Thomas Wilnox, der hørte til Mandskabet i Bugserbaaden, og J. Dixon, der var ombord i „Sprite" som anden Styrmand. For „Britannia"s Vedkommende foreligger endelig en skriftlig Fremstilling, der under Medvirkning af den danske Konsul i Libau er godkendt for en Notar sammesteds af Føreren og nogle af Mandskabet, som derefter blev tagne i Ed af en evangelisk luthersk Præst. Det fremgaar af det saaledes foreliggende, at „Sprite" og „Britannia" laa fortøjede i Jackson Dok: det første ved den østlige Kaj med Stævnen mod Syd, det andet ved den nordlige Kaj med Stævnen mod Vest. „Salo" laa med Stævnen mod Vest midt i Dokken syd for „Britannia" og vest for „Sprite", fortøjet for og agter til to Bøjer. Afstanden mellem den østligste af disse Bøjer og „Sprite" maa antages at have været snarest noget mindre end „Salo"s Længde. Da Bugseringen til Union Dok, der ligger nord for Jackson Dok, saaledes at „Salo" for at naa Indløbet skulde passere agter om „Britannia", skulde tage sin Begyndelse, var „Britannia" i Færd med at prøve sine Maskiner, som havde været underkastede Reparation, men Maskinerne blev efter Opfordring standsede, og efter Bartons Forklaring begyndte Bugseringen ikke, før det ved Maskinernes Bevægelse opstaaede Skruevand havde lagt sig. „Salo"s forreste Fortøjning blev løsnet, og, efter at et Tov — ifølge „Salo"s Søforklaring et Staalkabel, men ifølge Bar-

tons Forklaring, der ikke er modsagt af Hovedsagsøgerne, et fireslaaet $6^1/_2$ Tommes Hampereb — var ført ombord i Bugserbaaden. blev „Salo" af denne svinget rundt, saaledes at begge Skibe kom til at ligge med Stævnen i Nord, vendt mod Indløbet til Union Dok. I denne Stilling blev Skibene liggende noget for at lade et Par andre Skibe passere, og, medens de laa saaledes, blev Maskinerne paa „Britannia", som „Salo" nu havde paa Bagbords Side, paany satte i Gang med halv Kraft. Det herved opstaaede Skruevand bevirkede, at „Salo" drev mod Øst over mod „Sprite". For at holde „Salo" op imod Strømmen blev Bugsertovet strammet idet Bugserbaaden gik frem med fuld Kraft, men da Bugsertovet sprang, drev „Salo" hurtig hen mod „Sprite", saa at der fandt et Sammenstød Sted, just som Bugsertovet var bjærget og igen gjort fast til Bugserbaaden, hvad der ufortøvet skete. Umiddelbart før Sammenstødet blev „Britannia"s Maskiner standsede. Det maa antages, at Sammenstødet, der skete saaledes, at „Salo"s Styrbords Bov stødte mod „Sprite"s Styrbords Laaring, ikke vilde have fundet Sted, hvis Bugsertovet havde holdt; men det findes iøvrigt godtgjort, at det var det ved Bevægelsen af „Britannia"s Maskiner opstaaede Skruevand, der foraarsagede Uheldet.

Angaaende den „Sprite" tilføjede Skade foreligger dels en den 11te Juni 1901 foretagen Besigtigelsesforretning, dels en af en Skibsinspektør i West Hartlepool foretagen Vurdering af Skaden. Efter denne Vurdering vilde Reparationen koste 95 £, hvortil maatte føjes 2 £ 2 sh. for Besigtigelsen og 17 £ for Retsomkostninger. Med Hensyn til Skaden paa „Salo" foreligger ingen Vurdering, men det er antageligt, at det af Hovedsagsøgerne angivne Beløb: 13 £ 6 sh. er passende.

Der maa efter det oplyste gaas ud fra, at det anvendte Bugsertov har været for svagt og at forsaavidt nogen Skyld for det skete Uheld falder paa „Salo", som derfor findes at burde bære sin egen Skade, efter det anførte 13 £ 6 sh. foruden 2 £ 2 sh. for Besigtigelse. Men, da Hovedskylden for Sammenstødet skønnes at maatte lægges paa „Britannia", fra hvis Side der blev handlet uforsvarligt ved i den angivne Situation paany at sætte Maskinerne i Gang, tiltrods for, at der blev raabt til den og givet Signal med Fløjten, findes Kontrasagsøgerne at burde godtgøre Hovedsagsøgerne den udbetalte Erstatning for Skaden paa „Sprite", dog med Fradrag af de 17 £, der efter det anførte udgør Retsomkostninger, hvilke maa anses Kontrasagsøgerne uvedkommende, samt Udgiften ved Besigtigelsen af „Sprite", der som nævnt

udgør 2 £ 2 sh. Paa den anden Side findes Kontrasagsøgerne at have Krav paa Erstatning af de Omkostninger, som til ingen Nytte bleve paaførte dem derved, at Hovedsagsøgerne gjorde indledende Skridt til Sagsanlæg i England, og det er tilstrækkelig dokumenteret, at disse Omkostninger andrage 5 £ 7 sh. Der vil altsaa være at tilkende Hovedsagsøgerne 95 £ 10 sh. + 2 £ 2 sh. ÷ 5 £ 7 sh., altsaa 92 £ 5 sh. Af dette Beløb, hvis Omsætning til Kronemønt eventuelt, som af Kontrasagsøgerne paastaaet, maa ske efter Kursen paa Betalingstiden, ville Kontrasagsøgerne have at svare Renter som anført fra Hovedstævningens Dato.

I Sagsomkostninger, om hvis Tilkendelse der fra begge Sider er nedlagt Paastand, findes Kontrasagsøgerne at burde betale Hovedsagsøgerne 200 Kr.

Under Sagen foreligger ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

Kontrasagsøgerne: de Herrer Hecksher & Søn som korresponderende Rhedere for Dampskibet „Britannia“ bør til Hovedsagsøgerne: Kaptajn Häggqvist, Fører af Barkskibet „Salo“ af Mariehamn, Aaland, og dette Skibs Rhederi: Hr. Frans Jaatinen sammesteds betale 92 £ 5 sh. med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra den 7de Juli 1902, til Betaling sker, samt 200 Kr. i Sagsomkostninger.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

40.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 10de Juni 1904.

Det Offentlige

mod

„Dansk Skibs-Restaurationsforening" ved dens Bestyrelse.

Dansk Skibs-Restaurationsforening paalægges Bod for Overtrædelse af *Lov af 12te April 1892* om Forhyringsagenter m. m.

I Skrivelse til Retten af 28de Mai 1903 og flere senere Skrivelser har Mønstringsbestyreren for København gjort gældende, at „Dansk Skibs-Restaurationsforening" ved den af samme i den senere Tid udfoldede Virksomhed men Hensyn til Anbringelse af Personer, der ere eller ønskes knyttede til Restaurationsvirksomheden, ombord i Skibe har gjort og gør sig skyldig i Overtrædelse af Lov af 12te April 1892 om Forhyringsagenter m. m., og anmodet om, at der ved Dom maa blive gjort Ansvar gældende i saa Henseende over for den nævnte Forening.

Af de i Anledning deraf tilveiebragte Oplysninger og foretagne Afhøringer fremgaar der væsentlig følgende:

I 1898 skete der en Sammenslutning af to hidtil her bestaaende Skibs-Restauratørforeninger, af hvilke den ene, der skal have bestaaet i alt Fald siden 1874, under hele sin Existens skal have drevet Engageringsvirksomhed inden for sin Branche, om end i et mere begrændset Omfang, og blev til denne Sammenslutning knyttet den omtrent samtidig oprettede: „Dansk Skibs-Restaurationsforening", som da overtog den nævnte Engageringsvirksomhed, og i hvis den 6te Januar 1899 vedtagne Loves § 1, der omhandler Foreningens Formaal, det under Nr. 2 er udtalt, at et af dens Formaal er „at holde et Engageringsbureau, fra hvilket gratis anvises ledige Pladser i alle Stillinger inden for Skibs-Restaurationsfaget, og hvor alle Oplysninger angaaende Foreningen kan erholdes". Af Foreningens Bestyrelse ses det derhos paa dens nærmest paafølgende aarlige Generalforsamlinger at være fremhævet, at det var en Hovedopgave for Foreningen at udvikle denne Engageringsvirksomhed, som ogsaa oplyses da

at have taget et stort Opsving og Omfang (i 1900 var der anvist over 1100 Pladser).

I en af de samlede Foreninger i Fællesskab udgiven „Adressebog" ses der ogsaa foran at være optaget en Annonce (— hvorvidt den er bekendtgjort andetsteds, er ikke undersøgt —), i hvilken det meddeles, at det nævnte Engageringskontor, hvis Lokale er anført, er aabent alle Søgnedage fra Kl. 9 til 5, og at det „gratis anviser ledige Pladser til alle Hovmestre, Koksmather, Kellnere, Kahyts- og Buffetjomfruer samt Messedrenge" (for at blive Medlem af Foreningen skal man ikke blot være 18 Aar, men sædvanlig have sejlet 3 Aar i Restaurationsfaget).

I April 1903 indsendte Foreningen en Skrivelse til Justitsministeriet, hvori den fremhævede, at gjennem det saaledes oprettede Engageringskontor, om hvilket det bemærkedes, at det selvfølgelig ikke havde med Forhyringen at gøre, opnaaede et ikke ringe Antal Drenge, særlig fra fattige Hjem, Pladser paa Dampskibe dels i Messerne, dels som Koksmather, men at de saa skulde have Søfartsbog, og at de ogsaa tidligere, naar de henvendte sig paa Udskrivningskontoret forsynede med Attest fra Engageringskontoret om sket Engagement, havde faaet en saadan, men at dette ikke indrømmedes mere, idet Udskrivningsvæsenet forinden fordrede skriftligt Bevis fra en autoriseret Forhyringsagent, hvad der kostede Penge og medførte Ulemper, og Foreningen anmodede derfor Ministeriet om at meddele samme, hvorvidt der forelaa Bestemmelser, der vare til Hinder for, at Engageringskontorets omtalte Attester uden videre som hidtil toges i Betragtning. Den 25de April f. A. tilskrev Justitsministeriet derpaa Foreningen, at Udskrivningskontoret her efter sket Henvendelse havde udtalt, at, hvis det havde vidst, at Foreningen havde oprettet et Engageringskontor, der uden Vederlag anviste Pladser som de omtalte til unge Mennesker, vilde Udskrivningsvæsenet have anset Attester fra dette Kontor for fyldestgørende, hvad der for Fremtiden vilde ske.

Ligesom den Omstændighed, at den her omhandlede Virksomhed, som anført, skal have været udfoldet, om end i mindre Omfang, allerede fra 1874, ikke kan faa nogen Indflydelse paa Bedømmelsen af dens Berettigelse efter Udstedelsen af Loven om Forhyringsagenter af 12te April 1892, saaledes findes heller ikke den Omstændighed, at Udskrivningskontoret her har udfærdiget Søfartsbøger for Drenge, naar disse foreviste Engageringsattest fra det ommeldte Kontor (— foruden formentlig tillige Samtykke

fra deres Forældre eller Værger —), at kunne faa nogen Betydning med Hensyn til Afgørelsen af det Spørgsmaal, om Engageringskontorets Virksomhed i og for sig har været lovlig. At de Paagældende selv ville have forment, at den af Kontoret udfoldede Virksomhed var til Gavn baade for de Engagerede selv og for Restaurationsvirksomheden og Skibene kan selvfølgelig heller ikke komme i Betragtning ved Afgørelsen af Spørgsmaalet om dens Lovlighed.

I § 1 2det Stykke, af den fornævnte Lov er det udtrykkelig forbudt andre end dem, der have Bevilling som Forhyringsagent i København at befatte sig med Tilvejebringelse af Søfolk til Skibe eller at optræde som Mellemmænd ved Afslutning af Forhyringskontrakter — fraregnet at Skibenes Rhedere dertil kunne benytte disses Befalingsmænd eller deres egne faste Kontorarbejdere.

Ved den her under Sagen omhandlede Engageringsvirksomhed maa de Paagældende nu, uanset at Virksomheden skal være udfoldet uden nogetsomhelst Vederlag, og uanset at de kun maatte være optraadte som Mellemmænd ved Engageringen, nu siges at have overtraadt det foranførte Forbud i Forhyringsloven af 12te April 1892, med mindre de af dem antagne Personer, som af dem anbragt, ikke ville være at henføre under Begrebet „Søfolk", om hvis Antagelse den nævnte Lov alene handler.

Heri findes der imidlertid ikke at kunne gives den tiltalte Bestyrelse Medhold. Om de til Deltagelse i og Medvirkning ved den forskellige „Restaurationsvirksomhed" ombord i Skibe antagne Personer nemlig end, i alt Fald for en stor Del, ikke henhøre til „det egentlige Skibsmandskab", jfr. § 108 i Søloven, ere de dog ikke blot ifølge den nævnte Paragraf underkastede Bestemmelserne om god Orden og Skik ombord, men Sølovens Bestemmelser om deres Antagelse og Afskedigelse og deres Lønningsforhold og om Straf for begaaede Forseelser (Udeblivelse, Rømning osv. osv.) maa antages i det hele at skulle komme til Anvendelse paa dem, og de maa derfor ogsaa i det her omhandlede Forhold blive at betragte som „Søfolk", hvorved endnu skal bemærkes, at ogsaa selve de Forhandlinger, der gik forud for Loven om Forhyringsagenter af 12te April 1892, tale for denne Opfattelse.

Som Følge deraf vil „Dansk Skibs-Restaurationsforening" ved dens Bestyrelse blive at anse efter § 1, 3die Stykke, jfr. § 5, i Forhyringsagentloven af 12te April 1892 med en Bøde til Bombe-

bøssen her efter samtlige Omstændigheder af 100 Kr., hvorhos den vil have at udrede Sagens Omkostninger til det Offentlige.

Thi kendes for Ret:

„Dansk Skibs-Restaurationsforening" ved dens Bestyrelse bør til „Bombebøssen" i København bøde 100 Kr. og udrede denne Sags Omkostninger til det Offentlige.

At efterkommes under Adfærd efter Loven.

41.

Landsoverretten i Viborg, den 11te Juli 1904.

Overretssagfører H. Dam i Aalborg som Befuldmægtiget for Skipper I. Stoffer i Hamborg samt nævnte I. Stoffer personlig

(Overretssagfører Bjarne Johnsen i Viborg)

ktr.

Aktieselskabet Aalborg Oliemølle

(Højesteretssagfører P. G. C. Jensen).

Bestemmelserne i *Sølovens § 136* om at Godset skal afleveres ved Skibets Side forpligter ikke Skipperen til at levere Ladningen paa en Kai, der ligger $1^1/_2$ Alen høiere end Skibets Ræling.

Efter at Skipper I. Stoffer i Hamborg med det ham tilhørende Sejlskib „Mary Stoffer" havde bragt en af 70 Tons Hørfrø bestaaende Ladning, der var emballeret i Sække, fra Hamborg til Aalborg, i hvis Havn Skibet blev fortøjet ved en Losseplads, hvor Kanten af Kajen ragede ca. $1^1/_2$ Alen op over Skibets Lønning, der end ikke var i Højde med Underkanten af en ca. $^3/_4$ Alen fra Kanten af Kajen anbragt Træbjælke, opstod der mellem Skipperen og de Indstævnte, Aktieselskabet Aalborg Oliemølle, som Ladningsmodtagere en Meningsforskjel om Omfanget af det Arbejde, der ved Skibets Losning paahviler Skipperen. Af Skipper Stoffer og de Indstævnte blev der derpaa under 25de Juni 1903 oprettet et Dokument, hvori det hedder, at de i Anledning af den mellem dem opstaaede Tvist

om, hvorvidt bemeldte Skib var pligtigt til at ophejse den ombordværende Ladning højere end til Overkanten af Skibets Lønning, havde truffet en foreløbig Ordning, der blandt andet gik ud paa, at de Indstævnte hos Overretssagfører H. Dam i Aalborg deponerede 3 Overliggedages Beløb, 75 Rmk., og i Arbeidspenge 15 Rmk., ialt 90 Rmk., hvorhos det i Dokumentet videre hedder: „Dette Beløb udbetales I. Stoffer, medmindre Oliemøllen inden d. 29de ds. Aften Kl. 7 forkynder for Overretssagfører H. Dam paa I. Stoffers Vegne Stævning til Tilbagebetaling af 90 Rmk. som ikke tilkommer I. Stoffer. Hvis Stævning udtages som nævnt og lovligt forfølges, beror nævnte Depositum indtil endelig Dom er afsagt. Vi erkende gensidigt, at Liggedagene ere udløbne den 24de ds. om Aftenen, saafremt der gaas ud fra den — af Oliemøllen bestridte — Forudsætning, at Skibet ikke er pligtig at ophejse Ladningen højere end til Lønningens Overkant." Endelig indeholder Dokumentet en Bemyndigelse for Overretssagfører H. Dam til paa Skipper Stoffers Vegne at modtage Stævning til Aalborg Købstads Søret og til der at indgaa Forlig samt iøvrigt afgive enhver processuel Erklæring.

Efter Stævning af 29de Juni f. A. til Overretssagfører H. Dam som Befuldmægtiget for I. Stoffer — hvilken Stævning er forkyndt samme Dags Eftermiddag Kl. $2^1/_2$ — have de Indstævnte derefter under nærværende ved bemeldte Søret anlagte Sag nedlagt Paastand om, at Overretssagfører Dam kendes uberettiget til at udbetale det ovennævnte, hos ham beroende Depositum til Skipper I. Stoffer, og da denne Paastand ved Søretsdommen er tagen til Følge, hvorhos Overretssagfører Dam „som Mandatar" for Skipper I. Stoffer er tilpligtet at betale de Indstævnte Processens Omkostninger for Søretten med 30 Kr., have Citanterne, Overretssagfører H. Dam som Befuldmægtiget for Skipper I. Stoffer samt denne personlig, nu indanket Sagen her for Retten, hvor de — for Citanten Dams Vedkommende overensstemmende med, hvad han i sin nævnte Egenskab har procederet til i 1ste Instans — have paastaaet sig frifundne for de Indstævntes Tiltale, medens disse have procederet til Søretsdommens Stadfæstelse.

Det er under Sagen in confesso, at efter Oprettelsen af den ovennævnte Overenskomst af 25de Juni 1903 lod Citanten Stoffer ved eget Mandskab og eget Lossetakkel den ommeldte Ladning Hørfrø bringe op paa Kajen, og at der om den paagældende Befragtning var oprettet et Certeparti, i hvilket det blandt andet hed: „Paa Ladepladsen bliver Ladningen leveret Kaptajnen fri

til Borde og paa Lossepladsen atter taget frit fra Borde", hvorhos der maa anses at være Enighed mellem Parterne om, at denne Klausul, for saa vidt angaar Losning af Ladningen, maa forstaas paa samme Maade som Bestemmelsen i Sølovens § 136 om, at ved Losning har Skipperen at aflevere Godset ved Skibets Side, men medens Citanterne have forment, at denne Bestemmelse sker Fyldest, naar Godset blot føres ud paa Skibets Ræling, have de Indstævnte bestridt Rigtigheden heraf og søgt at gøre gældende, at den endog maa føre til, at Skipperen i et Tilfælde som det ovenommeldte er pligtig at bringe Ladningen op paa Kanten af Kajen.

Selv om nu en Skippers Forpligtelse efter den citerede Lovbestemmelse ikke i alle Tilfælde, navnlig naar der er anvist en Losseplads, hvor Overkanten af Kajen ikkun ligger i Højde med eller endog lavere end Skibets Ræling, vil kunne fyldestgjøres derved, at Godset bringes op paa Rælingen, maa der dog gives Citanten Medhold i, at de Indstævntes Forlangende om, at Citanten Stoffer i det foreliggende Tilfælde skulde aflevere Ladningen paa en Kaj, hvis Overkant ikke alene var uden nogen Berøring med Skibssiden, men endog laa ca. $1^1/_2$ Alen højere end Rælingen og altsaa ikke ubetydeligt højere end den øverste Del af Skibets Side, har været uden Hjemmel i Sølovens tidtnævnte Forskrift, og idet Citanten Dam ifølge den ovennævnte Overenskomst i Forbindelse med Parternes Procedure saaledes maa anses berettiget til at udbetale de hos ham deponerede 90 Rmk. til Citanten Stoffer, vil der overensstemmende med den af Citanterne for Overretten nedlagte Paastand — imod hvis Formulering der ikke af de Indstævnte er gjort nogen særlig Indvending — være at tillægge dem begge Frifindelse for de Indstævntes Tiltale i denne Sag.

Efter Omstændighederne ville de Indstævnte derhos have at godtgjøre Citanterne Processens Omkostninger for begge Retter med 70 Kroner.

Statskassens Ret bliver at forbeholde med Hensyn til, at de for Søretten fremlagte 7 Indlæg ikke ere behørigt stemplede. Iøvrigt ses i Henseende til de under Sagen fremlagte Dokumenter ingen Stempelovertrædelse at være begaaet.

Thi kendes for Ret:

Citanterne, Overretssagfører H. Dam som Befuldmægtiget for Skipper I. Stoffer samt denne personlig, bør for Tiltale af de

Indstævnte, Aktieselskabet Aalborg Oliemølle, i denne Sag fri at være.

I Procesomkostninger for begge Retter betale de Indstævnte til Citanterne 70 Kr., der udredes inden 8 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Statskassens Ret forbeholdes med Hensyn til, at de for Søretten fremlagte 7 Indlæg ikke ere behørigt stemplede.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

---

*Indhold: 38. **Bergens Sjøret:** Det Stavangerske Dampskibsselskab mod Dampskib „Conway". — 39. **Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:** Kaptajn Häggqvist, Fører af Barkskibet „Salo" af Mariehamn, Aaland, og dette Skibs Rhederi: Hr. Frans Jaatinen sammesteds mod de Herrer Hecksher & Søn som korresponderende Rhedere for Dampskibet „Britannia". — 40. **Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:** Det Offentlige mod „Dansk Skibs-Restaurationsforening" ved dens Bestyrelse. — 41. **Landsoverretten i Viborg:** Overretssagfører H. Dam i Viborg som Befuldmægtiget for Skipper I. Stoffer i Hamborg samt nævnte I. Stoffer personlig ktr. Aktieselskabet Aalborg Oliemølle.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 14	Aargang V	1904

42.

Norges Høiesteret, den 2den Juli 1904.

Det Stavangerske Dampskibsselskab

(Adv. Gust. Blom)

mod

det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab

(Adv. Schiander).

Den i Samlingens Aargang III som Nr. 88 (S. 427) optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania, omstødes af Høiesteret, som finder, at „Kong Bjørn" alene har Skylden for Sammenstødet, fornemmelig fordi man der ombord ikke havde holdt forsvarligt Udkig og desforuden havde manøvreret feil ved at give Styrbordsror istedetfor Bagbordsror samt undladt at signalisere eller svare paa Signal, jfr. *de internationale Sjøveisreglers § 28*, samt endelig havde undladt at stoppe og bakke, skjønt man nødvendigvis havde maattet skjønne, at Faren for Sammenstød var overhængende, jfr. *samme Reglers § 23*.

Assessor *Thoresen:* Ved Christiania Sjørets Dom af 23de December 1902 blev saaledes kjendt for Ret:

„Det Stavangerske Dampskibsselskab bør i Erstatning for

Skade og Tab, som ved den i Sagen omhandlede Kollision er forvoldt for det Søndenfjeldske Dampskibsselskab betale dette Selskab 4/5 — fire Femtedele — af det Beløb, hvortil Skaden og Tabet ansættes ved Skjøn, der optages paa Parternes fælles Bekostning, samt 4 — fire — Procent aarlig i Rente af Erstatningssummen fra 12te Januar 1901, til Betaling sker.

Forøvrigt bør Parterne for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves".

Denne Dom er afsagt under Dissens, idet et af Rettens sjøkyndige Medlemmer har udtalt, at han finder, „at der er begaaet saadanne Feil saavel fra „Kong Sverre"s som fra „Kong Bjørn"s Side, at hver bør tage sin Skade. Han er enig i, at Omkostningerne ophæves".

Med Hensyn til Sagens nærmere Omstændigheder henvises til den afsagte Doms Præmisser.

Sjørettens Dom er af det Stavangerske Dampskibsselskab ved Stevning af 27de December 1902 indanket til Høiesteret og af det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab kontrapaaanket ved Stevning af 7de Januar 1903.

Af Hovedappellanten er nedlagt saadan Paastand:

„At Hovedappellantskabet frifindes for Kontraappellantskabets Tiltale,

at Hovedappellantskabet hos Kontraappellantskabet tilkjendes i Erstatning Kr. 23,175,66 tilligemed 4% aarlig Rente deraf fra 7de Februar 1901 til Betaling sker,

at Kontraappellantskabet, dersom Hovedappellantskabet tilpligtes til dette at udrede noget, kun gives Adgang til at søge Fyldestgjørelse i „Kong Sverre"s Sjøformue Kr. 132 212,72,

og i ethvert Fald, at Kontraappellantskabet hos Hovedappellantskabet tilkjendes Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret".

Naar det her staar, at *Kontra*appellanten skal tilkjendes Omkostninger hos Hovedappellanten for Sjøretten og Høiesteret maa dette formentlig være en Skrivefeil; det maa være Meningen at det er *Hoved*appellanten som skal tilkjendes disse Omkostninger hos Kontraappellanten.

Fra Kontraappellantens Side er nedlagt saadan Paastand: „At Kontraappellantskabet frifindes for Hovedappellantskabets Tiltale i denne Sag og at Hovedappellantskabet tilpligtes at betale Kontraappellantskabet *Kr. 132 212,72,* subsidiært Erstatning

efter Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Hovedappellantskabets Bekostning, for den Kontraappellantskabet ved Dampskibet „Kong Sverre"s Sammenstød med Dampskibet „Kong Bjørn" paa Laurvigsfjorden den 19de Decbr. 1900 tilføiede Skade og Tab, — alt med Renter fra 12te Januar 1901 samt Sagens Omkostninger for begge Retter".

Fra begge Parters Side er for Høiesteret fremlagt nye Bevisligheder.

Efter Sagens Oplysninger er der mellem Parterne Enighed om, at begge Skibe baade før og under Sammenstødet svingede ned mod Vestlandet, „Kong Bjørn" for Styrbords og „Kong Sverre" for Bagbords Ror. „Kong Sverre" har ikke seet „Kong Bjørn"s røde, men kun dens grønne Sidelanterne. Kollisionen fandt Sted nær Land ved østre Indløb til Fredriksværn. „Kong Sverre" har fløitet og mindsket Fart før Sammenstødet, medens „Kong Bjørn" ikke har fløitet og kom med fuld Fart i Sammenstødsøieblikket.

Derimod er der Uenighed mellem Parterne i et særdeles væsentligt Punkt, idet „Kong Sverre"s Vidner har forklaret, at dette Skib, allerede da det saa „Kong Bjørn"s Toplanterne, ved Kursforandring til Styrbords fra Bagbords Ror har bragt „Kong Bjørn" over paa Bagbords Boug og senere konsekvent har holdt sidstnævnte fra $^{8}/_{4}$ til 2 á 3 Streger paa Bagbords Boug, medens „Kong Bjørn"s Vidner har udtalt, at man fra denne har seet „Kong Sverre"s grønne Sidelanterne, ja endog den meste Tid alene denne, der først forsvandt umiddelbart før Sammenstødet. Disse Forklaringer angaaende Skibenes Situation er, som det vil sees, uforenlige. Har „Kong Sverre" allerede i saadan Afstand, at kun Toplanternen kunde sees, bragt „Kong Bjørn" paa Bagbords Boug, kunde denne umulig have seet „Kong Sverre"s grønne Lanterne. Det vil saaledes komme an paa, hvilken af disse Forklaringer har Formodningen for at være den rigtige. Det maa i saa Henseende haves for Øie, at medens der intet foreligger, der er egnet til at svække Troværdigheden af „Kong Sverre"s Vidners Forklaringer i alt væsentligt, kan det samme ingenlunde siges med Hensyn til „Kong Bjørn"s Vidner. Jeg vil i denne Anledning henpege paa, at disse, som det synes meget sent og ganske kort før Sammenstødet, fik Øie paa „Kong Sverre" ligesom to af dem har erkjendt ved Anledningen at have været forfjamsede. 2den Styrmand, der havde Kommandoen paa „Kong Bjørn" under dennes Indseiling til Laurvik, har saaledes som 2det Vidne for-

klaret, at han ved Anledningen var rent forfjamset og ikke havde stort Rede paa sig, 3die Vidne, „Kong Bjørn"s Lods, indrømmer ogsaa at have været forfjamset. Afstanden mellem Skibene, da Vidnet observerede „Kong Sverre", var efter Vidnets første Forklaring ca. 3 Kabellængder, efter hvad han senere har udtalt, var Afstanden 1 Kvartmil. 4de Vidne, Rormanden, har forklaret, at Skibene, da Vidnet fik se det fremmede Skibs Lanterner, var saa nær hinanden, at det var resikerligt at give Bagbord Ror, da Skibene i saa Tilfælde ligesaa tidlig vilde have kollideret. Vidnet fastholdt, at han, da han i Kollisionsøieblikket stod tilrors, havde den Opfatning, at Skibene vilde have kollideret hvis han havde givet Bagbord Ror, idet der, da „Kong Bjørn"s Ror laa lidt Styrbord, vilde have taget for stor Sving til at have kunnet gaa forenom det fremmede Skib. Vidnet antog, at der mellem at Vidnet fik se det fremmede Skibs Lanterner og Kollisionsøieblikket kun gik et Par Minutter.

Man faar i det hele Indtrykket af, at der fra „Kong Bjørn"s Side ikke paa meget nær har været behørig Udkig, og at Vidnernes Iagttagelser paa Grund heraf i det hele er mindre paalidelige. Men gaar man ud fra, at de af „Kong Sverre"s Vidner afgivne Forklaringer er rigtige, indsees det ei, at „Kong Sverre"s Manøvrering giver beføiet Anledning til Anke.

Med Hensyn til den første Kursforandring fra dette Skibs Side fra S. $^1/_2$ O. til S., da man fik Øie paa „Kong Bjørn"s Toplanterne, hvorved den bragte „Kong Bjørn" over paa sin Bagbords Boug, er herpaa intet at sige. Spørgsmaalet er derimod, om det samme gjælder den anden Kursforandring fra S. til S. t. V. tværs af Agnæs, da man fik Øie paa „Kong Bjørn"s grønne Lanterne. Angaaende Afstanden mellem „Kong Sverre" og „Kong Bjørn", da „Kong Sverre" fik se „Kong Bjørn"s grønne Lanterne $^3/_4$ Streg over Bagbords Boug, kan man danne sig en Mening, naar det haves for Øie, at Lanternen qvæstionis skal have været synlig i 2 Kvartmiles Afstand. „Kong Bjørn" maa da forudsættes at have været ude i Fjordmundingen. Da „Kong Sverre" fik se „Kong Bjørn"s grønne Lanterne, gav den 1. Streg mere Bagbords Ror og styrede syd til vest.

Det har været gjort gjældende, at denne Manøvre fra „Kong Sverre"s Side strider mod Plakat af 16de Januar 1897, indeholdende Regler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Fartøier, hvis § 21 bestemmer: „Naar ifølge nogen af de foranstaaende Regler det ene af de to Fartøier skal styre afveien skal det an-

det holde sin Kurs og sin Fart". Thi har Lodsen paa „Kong Sverre" seet „Kong Bjørn"s grønne Lanterne paa „Kong Sverre"s Bagbords Boug, altsaa mod „Kong Sverre"s røde Lanterne, da var det „Kong Bjørn", der ifølge Styringsreglernes § 19 skulde styre afveien for „Kong Sverre", ikke omvendt. Før denne Manøvre foretoges, havde „Kong Bjørn" „Kong Sverre" paa Styrbords Boug, og „Kong Sverre" havde „Kong Bjørn" paa Bagbords Boug. Paa Grund heraf skulde „Kong Sverre" efter Indstevntes Formening ei have styret vestover, men fortsat sin Kurs.

Herved maa imidlertid haves for Øie, at Pligten for det Skib, der har det andet paa Styrbords Side, in casu altsaa „Kong Bjørn" til at styre afveien, ikke er ubetinget, kfr. Plakatens § 19, hvor det heder: „Naar to Dampskibsfartøier styrer Kurser, der skjærer hinanden saaledes, at der kan opstaa Fare for Sammenstød, skal det Fartøi, som har det andet paa sin Styrbord Side, styre afveien for dette." „Kong Sverre"s Pligt til at holde Kurs og Fart afhænger altsaa af, at Fartøierne har styret saaledes, at der kunde opstaa Fare for Sammenstød. Saaledes var Situationen imidlertid ikke i nærværende Tilfælde. Da man fra „Kong Sverre" fik Øie paa „Kong Bjørn"s grønne Lanterne, var Afstanden mellem Skibene, som ovenfor antydet, antagelig $1^1/_2$ á 2 Kvartmil, og der var da ingen Fare for Sammenstød i sigtbart Veir. Kursforandringen foregik som anført omtrent tværs af Agnæs, der ligger ca. $^3/_4$ Kvartmil ovenfor Kollisionsstedet. „Kong Sverre" maatte da have Ret til at forandre Kurs; den kunde jo, om den havde villet, have løbet ind til Fredriksværn. Jeg finder iøvrigt med Hensyn til Spørgsmaalet om Berettigelsen og Betimeligheden af „Kong Sverre"s Manøvre at kunne henvise til, hvad der er anført af Sjørettens Minoritet, hvilket jeg i alt væsentligt kan tiltræde. Den fra Agnæs fra Syd til Vest lagte Kurs beholdt „Kong Sverre" i ca. 3 Minutter eller $^1/_2$ Kvartmil, indtil den fik Øie paa „Kong Bjørn"s Skrog. „Bjørn" viste i denne Tid stadig grøn Lanterne. Naar Fartøierne er kommet paa saa nært Hold, at Kurslinien synes at ville krydses, maatte der hos „Kong Sverre" med Føie opstaa Frygt for Sammenstød og Formodning om, at man ombord paa „Kong Bjørn" ei var tilstrækkelig opmærksom paa Situationen. Her var følgelig Grund til Anvendelse af Plakatens § 21 Anmærkning. „Kong Sverre" gav da et Stød i Dampfløiten og lagde Roret haardt Bagbord. „Kong Bjørn" gav mere Styrbord Ror og svingede ogsaa ind til Vest-

landet, uagtet den var pligtig til at gaa den anden Vei, og der var fuld Anledning til at gaa til Styrbord, kfr. 1ste Kontravidnes Forklaring. At der var Tid og Plads for „Kong Bjørn" til at passere om Bagbord, synes sikkert, naar det erindres, at „Kong Sverre" efter Kursforandringen, men før Sammenstødet, gik i nogen Tid med fuld Fart. Da Faren for Sammenstød nu var overhængende, og det var aabenbart, at der fra „Kong Bjørn"s Side ikke havdes Øie for Situationens virkelige Beskaffenhed, var der for „Kong Sverre" intet andet at gjøre end at stoppe og bakke, hvad den ogsaa gjorde, kfr. Plakatens § 23, og derefter finder Kollisionen Sted. Den forløbne Tid mellem denne og da der blev stoppet og bakket var, efter hvad 2den Maskinist forklarer, ca. 3 Minutter, Fyrbøderne antager, at der hengik fra 2 til 4 Minutter fra, der blev slaaet fuld Fart agterover og indtil Sammenstødet.

Jeg maa, efter hvad der saaledes foreligger, gaa ud fra, at Skylden for Sammenstødet udelukkende maa søges hos „Kong Bjørn", hvorfra der ikke har været holdt forsvarlig Udkig, hvad der er den væsentligste Anke, som har manøvreret feil ved at give Styrbords Ror istedetfor Bagbords Ror, ikke har signaliseret eller svaret paa Signal, kfr. Plakatens § 28 og ikke har stoppet og bakket, da den nødvendigvis maatte have skjønnet, at Faren var overhængende, Plakatens § 23.

Jeg antager i Henhold til det saaledes anførte, at der intet Ansvar med Hensyn til den stedfundne Katastrofe paahviler „Kong Sverre" men at denne har Krav paa Erstatning hos „Kong Bjørn" som den, der udelukkende herfor har Skylden.

Med Hensyn til Erstatningens Størrelse bemærkes, at Appellantens Erstatningsansvar for Sjøretten lød paa Kr. 30798,72. der udgjør Beløbet af Appellantens Generalregning. Af dette Beløb er for Høiesteret frafaldt ialt Kr. 7623,06; den paastaaede Erstatning bliver altsaa som ovenfor anført idet hele Kr. 23175,66, ved hvilket Beløb fra Kontraappellantens Side ingen Bemærkning er gjort. Jeg antager saaledes, at Hovedappellanten maa blive at tilkjende nysnævnte Beløb og maa blive at frifinde for Kontraappellantens Tiltale ligesom jeg antager, at sidstnævnte maa blive at ilægge Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Konklusion:

Det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab bør til det Stavangerske Dampskibsselskab betale 23175 — tre og tyve Tusinde

et Hundrede sytti fem — Kroner 66 — sexti sex — øre tilligemed 4 — fire — Procent aarlig Rente heraf fra 7de Februar 1901, til Betaling sker.

Sidstnævnte Dampskibsselskab bør for Førstnævnte Dampskibsselskabs Tiltale i denne Sag fri at være.

I Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret betaler det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab til det Stavangerske Dampskibsselskab 2000 — to Tusinde — Kroner.

Extraordn. Assessor, Adv. *Mejdell:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg maa gaa ud fra, at hvis det forholder sig saaledes, at man ombord paa „Kong Bjørn" virkelig har seet „Kong Sverre"s grønne Lanterne, saa maa dette være til omtrent samme Tid, som man ombord paa „Kong Sverre" fik Øie paa „Kong Bjørn"s grønne Lanterne. Jeg maa antage, at man ombord paa „Kong Bjørn" medens man var beskjæftiget med at bringe Dampstyreapparatet i Orden, en Tid har ladet det mangle paa Udkig, og at dette er Aarsagen til, at man først i sidste Øieblik fik Øie paa „Kong Sverre"s røde Lanterne, saaledes at der i Virkeligheden, forinden man ombord paa „Kong Bjørn" iagttog den røde Lanterne, havde været fuld Anledning for „Kong Bjørn"s Vedkommende til allerede tidligere at gjøre denne Iagttagelse. Denne Mangel paa Opmærksomhed kan da forklare, at det for „Kong Bjørn"s Vidners Erindring kan stille sig, som om det først var i sidste Øieblik, at man fra grøn Lanterne fik Øie paa rød Lanterne, uden at dette stemmer med det faktiske Forhold. Jeg tror saaledes med Førstvoterende, at hele Forklaringen til den indtrufne Ulykke ligger i, at man ombord paa „Kong Bjørn" en Tid har undladt at have Opmerksomheden tilbørlig henvendt paa det mødende Skib.

Jeg anser det ogsaa sandsynligt saaledes som antydet af Hovedappellanten, at i den Mellemtid, da som nævnt Styrmanden og Rormanden var beskjæftiget med Dampstyreapparatet, har man en Stund overladt Skibets Ror til sig selv, hvoraf da Følgen er blevet, at Skibet er kommet nærmere Bagbords Land.

Saavidt jeg efter min Opfatning kan se, skulde det eneste, der kunde være Tale om at bebreide „Kong Sverre", saaledes som Forholdet maatte stille sig for de Befalhavende der ombord, være dette, at den ikke overensstemmende med Styringsplakatens § 21 holdt sin Kurs og Fart, eller at den, naar den valgte at stoppe og bakke, ikke gjorde dette tidligere, end Tilfældet blev. Men jeg er med Førstvoterende enig i, at saaledes som Omstæn-

dighederne var, maatte der for „Kong Sverre“ være fuld Føie til overensstemmende med Plakatens § 21 Anmærkning at handle efter Konduite. Og selv om det maaske nu bagefter kan siges, at det vilde været heldigere, om Dampskibet havde manøvreret noget anderledes, saa kan dette ikke være en Bebreidelse af en saa graverende Karakter, at den skulde kunne medføre Ansvar.

Det forekommer mig, at hvad der end maatte være at udsige paa „Kong Sverre“s Forhold, saa bliver de Anker, som maatte kunne reises mod den, saa aldeles forsvindende, at de ligeoverfor de af Førstvoterende paapegede grove Feil fra „Kong Bjørn“s Side, ikke kan komme i Betragtning.

Assessor *Reimers*: Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. I væsentlige Dele kan jeg ogsaa tiltræde Andenvoterendes Bemærkninger dog saaledes, at jeg intet vil have udtalt angaaende hans Konjektur til Forklaring af, at „Kong Bjørn“ til en Begyndelse kan have seet „Kong Sverre“s grønne Lanterne om Styrbord. Hvad der i Sagen volder Tvivl, er den Strid og den i mine Tanker ulægelige Strid, som bestaar mellem „Kong Bjørn“s Vidner paa den ene Side og „Kong Sverre“s Vidner paa den anden Side. Medens „Kong Sverre“s Vidner forklarer, at de den hele Tid efter den første Kursforandring tværs af Laugen har havt Bjørn til Bagbord og seet dens grønne Lanterne, forklarer „Kong Bjørn“s Vidner, at de, da de først fik Øie paa „Kong Sverre“, kun saa dens grønne Lanterne, derpaa pludselig begge Lanterner, baade den røde og den grønne, medens tilsidst den grønne helt forsvandt saaat kun den røde saaes. Det forekommer mig med de tidligere Voterende vanskeligt at løse eller forklare denne Strid mellem Vidnerne paa anden Maade end ved at gaa ud fra, at der ikke kan have været tilstrækkelig omhyggeligt Udkig fra „Kong Bjørn“s Side. Man synes fra „Kong Bjørn“ først paa et forholdsvis sent Tidspunkt at være bleven opmerksom paa „Kong Sverre“ i Farvandet, et Tidspunkt saa sent, at Situationen synes at være kommet fuldstændig overraskende paa „Kong Bjørn“ med den Virkning, at baade Lodsen og Andenstyrmand begge tabte Hovedet eller, som de selv indrømmer, blev forfjamsede.

Extraordn. Assessor, Skifteforvalter *Skattebøl:* Jeg er enig med de foregaaende Voterende i Bedømmelsen af det af „Kong Bjørn“ udviste Forhold. Hvad det andet Skib angaar, har jeg i et enkelt Punkt anskuet Sagen noget anderledes end de foregaaende Voterende. Det er paa det Rene, at „Kong Sverre“

omtrent ud for Agnæs fik Øie paa det mødende Skibs grønne Lanterne, og at det da gav Bagbords Ror. Ved denne og den kort efter i samme Retning foretagne Kursændring har den, saavidt jeg skjønner, vanskeliggjort Situationen. „Kong Sverre" havde det mødende Skib paa Bagbords Boug og skulde da holdt sin Kurs, saafremt der var Fare for Sammenstød, eftersom Kursen da var skjærende. Men at der ved det Tidspunkt var Fare for Sammenstød, tror jeg vanskelig kan bestrides. Men er dette saa, har „Kong Sverre" overtraadt Styringsreglernes §§ 19 og 21. Min Opfatning falder saaledes i det Væsentlige sammen med det dissenterende Medlems i Sjøretten, og jeg mener, at den Feil, som er begaaet fra „Kong Sverre"s Side, burde føre til, at dette Skib ligesom det andet bærer sin egen Skade, og at Sagens Omkostninger ophæves.

Da jeg efter Konferancen ved, at jeg er i Minoritet skal jeg ikke forme nogen Konklusion.

Assessor *Birkeland:* Jeg har havt adskillig Tvivl paa det af Hr. Assessor Skattebøl nævnte Punkt, men slutter mig i det Væsentlige til Første — Anden — og Tredievoterendes Begrundelse og Resultat, dog at Processens Omkostninger ophæves.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er kommen til samme Resultat som Førstvoterende og tiltræder i det Væsentlige hans Begrundelse, ligesom jeg ogsaa i det Væsentlige kan slutte mig til Andenvoterendes Bemærkninger, dog med samme Forbehold som af Tredievoterende taget.

Extraordn. Assessor, Lagmand *Thinn:* Jeg er enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Assessor Reimers.

Den Feil, som Fjerdevoterende lægger „Kong Sverre" tillast med Hensyn til, at den ikke beholdt sin Kurs, kan jeg ikke gaa ud fra i nærværende Tilfælde har havt nogen Betydning til Fremkaldelse af Sammenstødet. „Kong Sverre" har derhos afveget i modsat Retning fra den, i hvilken den maatte paaregne, at „Kong Bjørn" vilde afvige, og da skulde jo Sammenstød fremstille sig som saa meget mindre sandsynlig, end om den holdt sin Kurs.

Assessor *C. Hansteen*: Jeg er enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Assessor Reimers.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

43.

Norges Høiesteret, den 20de Juli 1904.

Skibsassuranceforeningen Reform

(Adv. Keyser Jordan)

mod

Bark „Belfast"s Rederi

(Adv. Carl Lundh ved Adv. Rygh).

Paa Reise fra Dalhousie til Belfast med en Ladning Planker udstod Barkskibet „Belfast" af Grimstad svære Storme, hvorunder Lasten forskjød sig, saa at Skibet fik adskillig Slagside og trak meget Vand. Under Bugseringen ind til Belfast kom „Belfast" paa Grund og blev staaende i tre Timer stærkt overkrænget. Assurandøren nægtede at godtgjøre Udgifter ved Metalhudens Skiftning og ved Drivning, og Høiesteret giver (i Modsætning til Sjørettens Pluralitet) Assurandøren Medhold, idet Høiesteret antager, at Rederiet i Medfør af *den norske Sjøforsikringsplans § 103*, ligesom ogsaa efter Affattelsen af Bestemmelsen *i samme Plans § 77, andet Punktum*, maa have den fulde Bevisbyrde for, at Skaden skyldtes en Aarsag, der vilde medføre Erstatningspligt for Assurandørerne i Medfør af den sidstnævnte Bestemmelse, et Bevis, som Rederiet ikke havde været istand til at præstere.

Assessor *C. Hansteen:* Ved Dom, afsagt af Sjøret inden Gjerpens Sorenskriveri den 31te Juli 1901 er Skibsassuranceforeningen Reform tilpligtet at betale til Bark „Belfast"s Rederi Kr. 2245.19 med 4 procent Rente af Kr. 2165.19 fra 5te April 1900 og af Kr. 80.00 fra 31te Juli s. A.

Denne Dom er af Skibsassuranceforeningen ved Stevning af 13de September 1901 indbragt for Høiesteret, hvor Appellanten har nedlagt Paastand om Frifindelse for Bark „Belfast"s Rederis Tiltale og Tilkjendelse af Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Indstevnte har paastaaet, at Sjørettens Dom stadfæstes, og at Indstevnte hos Appellanten tilkjendes Procesomkostninger for Høiesteret.

Angaaende Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder henviser jeg til Sjøretsdommens Præmisser, hvor der er givet en klar Fremstilling af, hvad Sagen dreier sig om samt af de for Sjøretten foreliggende Oplysninger og hvad der fra Parternes Side er gjort gjældende.

Dommen er afsagt under Dissens, idet Sjørettens Formand har voteret for Assuranceforeningens Frifindelse, medens de to sø-kyndige Medlemmer har stemt for Fældelse.

Jeg er kommen til samme Resultat som Sjørettens Formand og er i det Væsentlige enig i, hvad han har anført til Begrundelse af sit Resultat.

Sagens Udfald beror paa, om man kan gaa ud fra, at den Skade paa Skibet, som har nødvendiggjort dets Drivning og Fornyelse af Metalhuden m. v. hidrører enten fra, at Skibet (hvad der er in confesso, at det gjorde) kom paa Grund ved Indbuxeringen til Belfast Havn den 10de Oktober 1899, eller ogsaa derfra at Skibets indehavende Trælastladning var udsvulmet i Skibet ved, at dette var blevet fuldt af Vand. Hvis man gaar ud fra, at Skaden hidrører fra en af disse Aarsager, skal den efter Sjøforsikringsplanens § 77 A 1 erstattes af Assurandøren, i modsat Tilfælde derimod ikke.

At Skaden skulde være bevirket ved, at Skibets Ladning var udsvulmet i Skibet, har ingen af Sjørettens Medlemmer gaaet ud fra, og herom kan der efter de foreliggende Oplysninger heller ikke være Tale. Der bliver saaledes alene Spørgsmaal om, hvorvidt Skaden kan antages at være bevirket ved, at Skibet har været paa Grund.

Med Hensyn hertil har Sjørettens Formand antaget, at Bevisbyrden paahviler Rederiet, og at Assuranceforeningen maa frifindes, hvis Rederiet ikke kan bevise, at Skaden er en Følge af, at Skibet har taget Grund. De sjøkyndige Medlemmer har ikke bestemt udtalt sig om, hvem der har Bevisbyrden. Den ene af dem har til Begrundelse af sit Resultat anført, „at der kunde være Tvivl om, hvorvidt Bundskaden ikke kunde være opstaaet ved Skibets Grundliggen i Belfastbugten med fuld Dækslast og meget overkrænget." Den anden af de sjøkyndige Medlemmer har erklæret sig enig med den første," idet han derhos specielt lagde Vegt paa, at ved Afrivningen af endel af Metalhuden i Bunden viste det sig, at Nader og Lasker var slakke, hvilket antages at være foraarsaget ved Grundliggen".

Jeg antager med Sørettens Formand, at Bevisbyrden maa paahvile Rederiet. Dette er stemmende med Hovedreglen i Sjøforsikringsplanens § 103, og Bestemmelsen i § 77 A 1 er ogsaa saaledes affattet, at det efter den nærmest maa antages at have været Tanken, at Rederiet har Bevisbyrden. Det opstilles nemlig her som Regel, at Omkostninger ved Skibets Drivning og

Fornyelse af Metalhuden ikke skal erstattes af Assurandøren; men derfra gjøres den Undtagelse, at Erstatning pligtes, naar Skaden er bevirket ved Stødning. Efter denne Bestemmelse synes det heller ikke at kunne antages, at Assurandøren for at blive fri for at betale Erstatning, skulde bevise, at Undtagelsen er tilstede.

I nærværende Tilfælde kan jeg paa ingen Maade finde, at Rederiet har ført Bevis for, at den under Sagen omhandlede Skade hidrører fra, at Skibet er kommet paa Grund. Efter de foreliggende Oplysninger forekommer det mig, at der er mere, som taler for, at Skaden ikke har denne Aarsag, men er bevirket ved det svære Arbeide i Sjøen, som Skibet, der var et ældre Skib, har været udsat for paa Reisen under stærke Storme og voldsom Sjø. Jeg skal i saa Henseende særlig henvise til Skibsjournalen og den under 19de Oktober 1899 afholdte Besigtigelse af Assuranceforeningens Agent P. Hauff og Rederiets sædvanlig benyttede Tømmermester Alexander Connell i Forening med Skibets Fører Kværndal, der har paategnet Besigtelsesforretningen sin Vedtagelse. Denne Besigtelse foretoges, efterat Skibet var kommet i Dok, og der udtales i denne ganske bestemt: „Vi undersøgte Skibets Bund og fandt Mærker paa Huden af, at det havde staaet i Mud ca. 2 Fod nær agterud, men intet Tegn til Skade som Følge af Grundliggen, men ved Afrivningen af en Del Metalplader paa flere Steder fandtes Bindingen paa enkelte Steder i Nader, men særlig i Laskerne slak i Bunden og i de øvre Nad under Vaterbordet ligesaa."

Med Hensyn til, at Rederiet ikke har villet erkjende Hauff habil til at foretage en Besigtelse som den her omhandlede, skal jeg bemærke, at han er Agent for fire gjensidige Assuranceselskaber i Norge, og hans Optræden ved denne Besigtelse synes ogsaa at have Hjemmel i Reforms Loves § 25, der er saalydende: „Dersom et i Foreningen forsikret Skib indkommer under Havari til noget Sted, hvor Foreningen ved en Kommissionær eller Agent kan paase sin Interesse, afhænger det af Direktionen eller Kommissionæren eller Agenten, hvorvidt Skadens Størrelse skal bestemmes enten ved lovlig Taxation eller ved Besigtelse paa Direktionens Foranstaltning". Under endel af Besigtelsen sees ogsaa en af Rederne, Mr. Burns, at have været tilstede uden at have gjort nogen Bemærkning. Til det Anførte kommer ogsaa, at efter de Oplysninger, der foreligger om Beskaffenheden af Bunden i Belfast Havn, at den bestaar af Mudder og Sand, er det lidet antageligt, at

Skibets Bund skulde have taget Skade af den omhandlede Grundliggen. Naar der nu efter 4—5 Aars Forløb af Rederiet er fremskaffet omtrent ordlydende Erklæringer fra fire forskjellige Personer, nemlig fra de foran nævnte Connell og Burns samt to Dokarbeidere eller Tømmermænd, hvilke Erklæringer gaar ud paa, at medens Skibet stod i Dokken, fandtes Metalhuden meget beskadiget paa en længere Strækning isærdeleshed under Kimmingen, hvor Metallet næsten var gjennemhugget — som det antoges — ved at komme i Berøring med en eller anden haard Substans under Grundstødning, — da kan disse saaledes nu tilveiebragte Erklæringer efter min Mening ikke komme i nogensomhelst Betragtning. Jeg kan ikke antage, at hvad deri indeholdes, er stemmende med Virkeligheden. Ligesaalidt kan det komme i nogen Betragtning, at „Veritas"s Besigtelsesmand Olsen senere har afgivet en Erklæring af lignende Indhold. I Favør af den Opfatning, at Skibets Skade ikke kan være bevirket ved dets Grundliggen, har to Personer, som er Medlemmer af Kristiania faste Sjøret, udtalt sig: Derimod foreligger der Erklæringer fra to Dispachører, som gaar i modsat Retning, men som, efter hvad der forøvrigt foreligger, ikke antages at kunne tillægges nogen Vegt.

Jeg er altsaa af den Mening, at Assuranceforeningen bør frifindes, og jeg kan ikke finde andet, end at der har været saa liden Grund for Rederiet til at sagsøge Assuranceforeningen, at det bør ilægges Processens Omkostninger baade for Sjøretten og Høiesteret.

Konklusion:

Skibsassuranceforeningen Reform bør for Bark „Belfast"s Rederis Tiltale i denne Sag fri at være.

I Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret betaler Bark „Belfast"s Rederi til Skibsassuranceforeningen Reform 800 — otte Hundrede — Kroner.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Adv. *Mejdell*, Assessorerne *Birkeland* og *Motzfeldt*, extraordinær Assessor, Byretsassessor Dr. *H. Scheel* og Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Sjøretsstevning af 28de Juli 1900 har Bark „Belfast"s Rederi sagsøgt Skibsassuranceforeningen Reform i Porsgrund til Betaling af Kr. 2245.19 med Renter af Kr. 2165.19 fra 5te April 1900 og af Kr. 80.00 fra 30te Juli s. A. samt Sagsomkostninger.

Skibsassuranceforeningen Reform har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Citanten har til Begrundelse af sin Paastand anført, at Bark „Belfast" (korresponderende Reder A. Boe-Amundsen i Grimstad) under Reise i September og Oktober 1899 fra Dalhousie til Belfast med en Ladning Planker udstod svære Storme, hvorunder blandt andet Lasten forstuedes, og Skibet fik adskillig Slagside samt trak meget Vand. Under Bugseringen ind til Belfast den 10de Oktober 1899 tog Skibet Grund, og kom, trods gjentagne Forsøg saavel af Slæbedamperen som af en anden dertil engageret Slæbebaad, ikke af Grunden, hvor det, da Vandet imidlertid faldt, efterhaanden krængede svært over. Efterat have ligget fast i 3 — tre — Timer, lykkedes det Skibet omsider at komme af Grunden. Skibet blev derefter efter vedkommende Assuranceagents Anbefaling efter endt Udlosning doksat for at undersøge den Skade, det kunde have lidt i Sjøen eller ved Grundingen, og i den Anledning maatte Metalhuden afrives, hvorefter Skibet blev repareret og ny Metalhud paasat. Ved Erstatningsopgjøret har Skibets Assurandører, Skibsassuranceforeningen Reform, negtet at yde Erstatning for Metalhudens Skiftning m. v., hvilken Erstatning er beregnet til £ 118-8-11, à 18/28 = Kr. 2165.19, hvortil kommer Dispacheringsudgifter Kr. 80.00.

Dette Opgjør har imidlertid Citantskabet ikke kunnet godkjende, idet det formener sig berettiget til ogsaa at erholde Erstatning for Metalhuden i Henhold til Sjøforsikringsplanens § 77 A 1 idet Drivningen og Skiftningen af Metalhuden m. v. formenes at skyldes Ulykke, hvorfor Indstevnte har Ansvar, idet den paastaaes enten at skrive sig fra Lastens Forskydelse eller Udvidelse eller fra Paakjending, medens Skibet med fuld Rumlast og Dækslast laa krænget over paa Grund, og under Forsøgene paa at trække det af, eller fra disse Forhold i Fællesskab. Disse Omstændigheder, anfører Citanten, kan objektivt sees bevirke en saadan Skade som heromhandlet, og det er da i ethvertfald Indstevntes Sag at bevise, at Skaden ikke i disse Tilfælder kan tilskrives de nævnte Aarsager; men noget saadant Bevis formenes Indstevnte ikke at have ført.

Fra Indstevntes Side er gjort gjældende, at den Skade, hvorom det her dreier sig, er opkommet i Søen, og at den ikke skriver sig fra Kantring, Stødning, Paaseiling, Ild, Explosion eller Jordskjælv, hvorfor Indstevnte i Henhold til Sjøforsikringsplanens § 77 A 1 ikke er erstatningspligtig i nærværende Tilfælde.

Iethvertfald mener Indstevnte, at Citanten har Bevisbyrden for, at Skaden er opstaaet ved Grundstødning eller paa en saadan Maade, at Indstevnte er erstatningspligtig.

Man skal bemærke, at Spørgsmaalet om, hvorvidt Indstevnte er pligtig til at erstatte Citanten Omkostningerne ved Metalhudens Fornyelse m. v., beror i Henhold til den citerede § 77 A 1 i Sjøforsikringsplanen paa, om Skaden skriver sig fra Skibets Grundstødning i Belfastbugten den 10de Oktober 1899 eller ved Ladningens Udsvulmen i Skibet, naar dette var fuldt af Vand.

Med Hensyn til Bevisbyrden skal man bemærke, at da det jo maa

afhænge af Skipperen, om Besigtelsesforretningen bliver afholdt eller ei, maa ogsaa Bevisbyrden for Skaden og dens Oprindelse paahvile Rederiet, hvis Repræsentant Skipperen er, og ved hvis Handlinger Rederiet ogsaa i et Tilfælde som heromhandlet maa antages at være bunden.

Til Bedømmelse af Skadens Oprindelse har man: 1) Journaluddrag, 2) Besigtelsesforretning, afholdt den 19de Oktober 1899 af P. Hauff og Alexander Connell, 3) do. afholdt af S. Halvorsen og Alexander Connell den 11te Oktober 1899, 4) do. afholdt af N. C. Beck den 13de Oktober 1899, 5) Betænkning af Dispachør Carl Hansen af 28de Mai 1900 og 6) Erstatningsberegning af Dispachør Harald Isachsen af 7de Juli 1900, hvilke Dokumenter er fremlagt af Citanten.

Af Besigtelsesforretningerne er det kun den af P. Hauff og Alexander Connell den 19de Oktober 1899 afholdte, der er foretaget, medens Skibet var i Tørdok, og dette er ogsaa den Besigtelsesforretning, der efter Indstevntes Paastand er afholdt overensstemmende med dets Loves § 25, hvorefter det paa et Sted, hvor Foreningen kan paase sin Interesse ved en Kommissionær eller Agent, afhænger af Direktionen eller af Kommissionæren eller Agenten, hvorvidt Skadens Størrelse skal bestemmes ved lovlig Taxation eller ved Besigtelse paa Direktionens Bekostning.

Med Hensyn til denne Forretning har Citanten anført, at den for det første ikke er en lovlig Besigtelsesforretning, idet Skjøn skulde have været afholdt overensstemmende med Sjøfartslovens § 41, og dernæst kan den i ethvert-fald ikke tillægges nogen Vægt i Citantens Disfavør af den Grund, at Hauff var Indstevntes Agent og derfor inhabil, samt at den anden Besigtelsesmand, Connell, ikke har forstaaet det norske Sprog, og at man derfor ikke kan have nogen Garanti for, at han har ment at udtale, hvad han har skrevet under paa. Citanten har til Bevis for, at Connell ikke har ment at udtale, at Skaden er opstaaet i Sjøen, fremlagt en Skrivelse for Connell til Rederen af 22de Oktober 1900, hvori han udtaler, at da han besigtede Skibet i „The Hamilton graving dock" den 18de Oktober 1899. fandt han det at være meget beskadiget ved Skibets Stranding i Belfast-Bugten. Endvidere har han fremlagt en Skrivelse fra ham til Rederen af 22de December 1900, hvor han udtaler sig paa samme Maade.

Fra P. Hauff foreligger paa den anden Side en Erklæring af 4de Januar 1901, hvori han anfører, at Connell i Kapteinens Paahør havde udtalt, at han var fuldt paa det Rene med og enig i Udtalelsen i Besigtelsesforretningen, der blev ordret oversat for ham, før han undertegnede den.

Begge disse Besigtelsesforretninger er derhos paategnet Skipperens Vedtagelse.

Med Hensyn til den af Hauff og Connell afholdte Besigtelsesforretnings Lovlighed skal man bemærke, at Reform efter sine Loves § 25 maatte ansees berettiget til at lade Besigtelsen foregaa paa den Maade som skeet, men i ethvert Fald maatte da Skipperen, hvis han ikke var tilfreds hermed, have begjæret en anden Besigtelse, overensstemmende med Sjøfartslovens § 41, men dette har han imidlertid ikke gjort, men tvertimod paategnet Forretningen sin Vedtagelse, og da som ovenanført Citantskabet i nærværende Tilfælde antages at have Bevisbyrden for, at Skaden er opstaaet ved Grundstødning eller Ladningens Udsvulmen, antages han ikke at kunne beklage sig over, at den nævnte Besigtelsesforretning bliver lagt til Grund, idet denne og Journaluddraget efter

Omstændighederne antages at være de eneste Dokumenter, hvorpaa der kan bygges nogen Dom om Skadens Oprindelse, idet de øvrige, som har afgivet sit Skjøn i Sagen, ikke har seet Skibet i Dok.

Efter disse Dokumenter finder man det godtgjort, at Skibet vistnok har været paa Grund i Belfastbugten og der, eftersom Vandet faldt, har krænget over, hvilket skulde tyde paa, at Skibet ikke, saaledes som i Besigtelsesforretningen udtalt, kun har staaet i Mudder, men man finder det i ethvert Fald ikke bevist, at Skaden skulde skrive sig fra Grundstødningen, idet det udtrykkelig i Forretningen udtales, at saa ikke er Tilfælde.

Forsaavidt den ene Besigtelsesmand Connell, om hvem det forøvrigt er oplyst, at han er Rederiets faste Tømmermester, senere end Besigtelsesforretningen's Afholdelse har afgivet Erklæringer, hvorefter han mener, at Skaden skulde skrive sig fra Grundstødningen, skal man bemærke, at man, efter hvad der foreligger, ikke finder at kunne lægge nogen afgjørende Vægt paa saadanne paa Rederiets Anmodning afgivne senere Erklæringer, specielt da Besigtelsesforretningens Ordlyd er meget bestemt, og der fra Citantskabets Side ikke foreligger nogen nærmere Erklæring fra Connell angaaende Grunden til Uoverensstemmelsen mellem Besigtelsesforretningen og hans senere Erklæringer.

Sluttelig skal man bemærke, at man heller ikke har fundet det godtgjort, at den heromhandlede Skade skulde skrive sig fra Ladningens Udsvulmen i Skibet, medens dette har været fuldt af Vand.

Indstevnte antages derfor at maatte blive at frifinde, og Sagens Omkostninger at burde ophæves.

2den Voterende, Skibsreder Carl Norberg, fandt, at der kunde være Tvivl om, hvorvidt Bundskaden ikke kunde være opstaaet ved Skibets Grundliggen i Belfastbugten med fuld Dækslast og meget overkrænget, hvorfor han fandt, at Sagen burde afgjøres i Citantens Favør og stemte for, at Indstevnte tilpligtes at betale det paasøgte Beløb med 4 % Renter. Han stemte dog for, at Processens Omkostninger ophævedes.

3die Voterende, Kjøbmand C. J. Sørensen, var enig med 2den Voterende Norberg, idet han specielt lagde Vægt paa, at ved Afrivningen af endel af Metalhuden i Bunden viste det sig, at Nader og Lasker var slakke, hvilket antages at være foraarsaget ved Grundliggen.

Indhold: 42. Norges Høiesteret: Det Stavangerske Dampskibsselskab mod det Søndenfjelds-Norske Dampskibsselskab. — 43. Norges Høiesteret: Skibsassuranceforeningen Reform mod Bark „Belfast"s Rederi.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 15	Aargang V	1904

44.

Danmarks Højesteret, den 22de Juni 1904.

Kaptajn H. Bønnelykke

(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Havmester Andreas Gall

(Højesteretssagfører Bagger).

Den Straffemyndighed, der er tillagt Skipperen ved *Sølovens § 102*, kan ikke begrænses saaledes, at den skulde være udelukket, naar Skibet henligger i dansk Havn, hvor der findes Søret, selv om Skibets Ophold der strækker sig over et saadant Tidsrum, at der vilde være Leilighed til at forelægge Sagen for og faa den afgjort af Søretten.

Efter Ordlyden af Sølovens § 102 vilde den Skipperen ifølge nævnte § tilkommende Disciplinærmyndighed kun kunne begrænses som i den indankede Dom antydet i Kraft af en indskrænkende Fortolkning, til hvilken der imidlertid savnes Hjemmel. Da Indstævnte efter sin Stilling paa Skibet ifølge Sølovens § 108 var

underkastet Bestemmelserne i førstnævnte §, og da Indstævnte efter det foreliggende ved den i Dommen omtalte Lejlighed maa ansees at have vist sig ulydig mod Appellantens Befalinger med Hensyn til Skik og Orden ombord, vil Appellanten være at frifinde, hvorhos Indstævnte efter Omstændighederne findes at maatte betale Appellanten Processens Omkostninger for begge Retter med 200 Kr. Det Indstævntes befalede Sagfører for Højesteret tilkommende Salær vil være at udrede af det offentlige.

Thi kendes for Ret:

Appellanten, Kapt. H. Bønnelykke, bør for Tiltale af Indstævnte, Hovmester Andreas Gall, i denne Sag fri at være. Processens Omkostninger for begge Retter betaler Indstævnte til Appellanten med 200 Kr. Saa betaler Indstævnte ogsaa til Justitskassen 2 Kr. I Salarium for Højesteret tillægges der Højesteretssagfører Bagger 80 Kr., som udredes af det offentlige.

Sø- og Handelsrettens Dom afsagdes den 23de September 1903 og er saalydende:

Dampskibet „Botnia", ført af Kaptajn H. Bønnelykke, som Fredag den 27de Marts d. A. var ankommet til Esbjerg Havn, blev henliggende samme-steds til Tirsdag den 31te Marts Kl. 12 Middag, da det afgik til Parkeston, hvorfra det ankom her til København Lørdag den 4de April Aften. Mandag den 6te April henimod Kl. 3 henvendte Hovmesteren (Restauratøren) ombord i Skibet, Andreas Gall, sig her til Retten med Besværing over en ham af Kaptajnen den 31te Marts Kl. 2 Eftermiddag, altsaa efter Skibets Afgang fra Esbjerg, i Henhold til § 102 Nr. 1 i Søloven idømt Bøde af 20 Kr. for udvist Ulydighed ved Lørdag den 28de Marts Aften at have nægtet at efterkomme en Ordre af Kaptajnen om personlig at søge efter en Nøgle til en Kahytsdør, som var forsvunden, og efter hvilken der allerede forinden forgæves var søgt, men som senere samme Aften blev funden af andre, der søgte efter den.

Da Skibet skulde afsejle paany herfra allerede den 7de April, kunde der ikke da foretages videre i Anledning af den saaledes rettidig indgivne Besværing, men Hovmester Gall, der imidlertid var bleven afmønstret, paastævnede derefter den 24de April nærværende Sag, hvorunder han har paastaaet den omtalte Mulktering kendt uberettiget og Kaptajn H. Bønnelykke tilpligtet at udbetale ham de i hans Hyre indeholdte 20 Kr. med Renter deraf 5 pCt. fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger. Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger.

Da „Botnia", dengang det omtalte passerede, henlaa i en dansk Havn, som var Sæde for en Ret, som kunde paadømme Tilfældet, og da Skibet skulde henligge der tilstrækkelig længe til, at der i og for sig var Tid nok til at forelægge det for og faa det afgjort ved den nævnte Ret, og da der heller ikke ses iøvrigt at have været noget til Hinder derfor, idet der maa antages ikke at have været søgt foretaget noget Skridt i saa Henseende, findes Be-

tingelserne for den Skibsføreren ved Sølovens § 102 hjemlede Straffemyndighed, som han først anvendte, da Skibet et Par Dage efter havde forladt Havnen, ikke at have været tilstede. Den idømte Bøde vil derfor være at ophæve og Indstævnte at tilpligte at udbetale Sagsøgeren samme Beløb med Renter som paastaaet. Der findes saaledes ikke at være Anledning til at komme ind paa, hvad der af de to Parter er anført for og imod Bødens Berettigelse i Realiteten. Indstævnte vil have at betale 7 Kr. 49 Øre i Sagsomkostninger.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Den paaklagede Bøde ophæves, og vil Indstævnte: Kaptajn H. Bønnelykke have at betale til Sagsøgeren: Hovmester Andreas Gall dennes tilbageholdte Hyre: 20 Kr. med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra den 24de April d. A., til Betaling sker, og 7 Kr. 49 Øre i Sagsomkostninger inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

45.

Norges Høiesteret, den 30te Juli 1904.

Den i Samlingens Aargang III som No. 60, Side 261 ff., optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania, stadfæstes af Høiesteret.

Dampskib „Orlando"s Rederi
(Adv. G. Blom)

mod

Den norske Hesteskosømfabrik ved Ole Paus
(Adv. Schiander).

Ved Dom, afsagt ved Sjøret i Christiania den 15de September 1902, blev i nærværende Sag saaledes kjendt for Ret:

„Indstevnte, Dampskibet „Orlando"s Rederi, bør til Citantskabet, Den norske Hesteskosømfabrik, betale det paasøgte Beløb Kr. 7359.87 — syv Tusinde tre Hundrede femti ni Kroner otteti syv Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente derafra den 8de November 1901, til Betaling sker, samt 300 — tre Hundrede Kroner — i Sagsomkostninger. Det Idømte at udredes o. s. v."

Dampskib „Orlando"s Rederi har indbragt Sagen til Prøvelse af Høiesteret, hvor Sagen har været overført til skriftlig Behandling.

Af Appellanten er nedlagt saadan Paastand: „1. At Appellantskabet, Dampskibet „Orlando"s Rederi, frifindes for Indstevnte, Den norske Hesteskosømfabriks, Tiltale. 2. At Indstevnte tilpligtes at betale Appellantskabet Sagens Omkostninger saavel for Sjøretten som for Høiesteret."

Indstevnte har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet og sig tilkjendt Omkostningerne for Høiesteret.

Høiesteret kommer til samme Resultat som Sjøretten og kan i det væsentlige henvise til Sjørettens Begrundelse. Man finder det vistnok at være noksaa tvivlsomt, om det har været de i London opnævnte Besigtigelsesmænds Mening, at det hele afskibede Parti (med Undtagelse af de 125 Kasser, mærkede „Lion D") burde returneres. Men efter det Udfald, Skjønnet i Christiania har faaet, maa man gaa ud fra, at Tilbagesendelsen var en betimelig Forholdsregel. Skjønsmændene i Kristiania har afgivet Erklæring om, at det fandtes nødvendigt at aabne samtlige Kasser. „Efterat dette er skeet", udtales der i deres Erklæring, „og hvereneste Kasse omhyggelig er undersøgt, fandt vi, at det hele Parti maa ombehandles". Under Henvisning hertil og til de Udtalelser, der iøvrigt er afgivne dels af Skjønsmændene, dels af Stadskemiker Schmelck, dels af de afhørte Vidner i Sagen, og som findes refererede i Sjørettens Dom, antager man, at Appellanten ikke kan undgaa at ansvare Indstevnte den paasøgte Erstatning.

Processens Omkostninger for Høiesteret findes Appellanten at maatte betale Indstevnte.

I Henhold hertil afsiges saadan

D o m:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Appellanten, Dampskibet „Orlando"s Rederi, til Indstevnte, Den norske Hesteskosømfabrik, 250 — to Hundrede og femti — Kroner.

46.

Bergens Sjøret, den 19de August 1904.

Det nordenfjeldske Dampskibsselskab
(Sagfører Kr. Jebsen)

mod

„Peterbourg"
(Sagfører Chr. Ameln).

Dampskibet „Olaf Kyrre", der i trangt Farvand forsøger at presse sig forbi Dampskibet „Peterbourg" og derved foraarsager Kollision, dømmes til at erstatte den derved forvoldte Skade.

Den 29de Oktober 1901 Kl. 9½ Aften fandt en Kollision Sted mellem Dampskibet „Olaf Kyrre", tilhørende Det nordenfjeldske Dampskibsselskab, og det russiske Lastedampskib „Peterbourg" i Sundet mellem Sandtorv og Bolstad. Begge Skibe led Skade ved Sammenstødet, og de respektive Skibes Rederier har under nærværende Proces sagsøgt hinanden til Skadeserstatning, Det nordenfjeldske Dampskibsselskab som Hovedcitant og „Peterbourg"s Rederi som Kontracitant. Hovedcitantskabet paastaar sig hos Kontracitantskabet tilkjendt Kr. 5536.00 samt Erstatning efter Skjøn for det Tab, det har lidt ved at „Olaf Kyrre" i Reparationstiden ikke har kunnet benyttes, alt med lovlige Renter. Kontracitantskabets Paastand gaar ud paa Tilkjendelse af Kr. 2007.40 samt Erstatning efter Skjøn for ethvert videre Tab, Kontracitantskabet har lidt som Følge af Kollisionen, alt med lovlige Renter. Begge Parter paastaar sig derhos tilkjendt Sagsomkostninger.

Med Henvisning til den irettelagte Kartskitse skal Retten bemærke, at det under Sagen er paa det rene, at „Olaf Kyrre", som havde ligget ved Sandtorv og expederet, og som afgik derfra Kl. 9¼ Aften, strax efter indhentede „Peterbourg", der havde passeret Sandtorv netop som „Olaf Kyrre" manøvrede ud.

Efterat „Olaf Kyrre" først havde forsøgt at passere „Peterbourg" paa dettes Styrbords Side, mellem „Peterbourg" og Sandtorvlandet, men havde opgivet dette, angivelig fordi „Peterbourg" gik saa nær Land, at „O. K." umulig kunde passere (se „O. K."s Journaluddrag) søgte sidstnævnte Skib op paa „P.b."s Bagbords

Side for paa den Kant at passere det. Da „O. K." var kommet saa langt frem, at den havde „P.b."s Boug udfor sin Kommandobro og i ca. 3 Skibsbredders Afstand, var Situationen den, at „O. K." var kommet ud af Sandtorvlygtens blanke Lysvinkel agterud og forud havde faaet Bolstadlygtens Overgang fra blankt til rødt. Den var da for at undgaa at støde paa Grundene mellem Ramstadgolten og Halsfluen nødt til, skjønt endnu ikke klar af „P.b.", at give Bagbords Ror med den Følge, at den kom for nær „P.b."s Boug og fik denne ind i sit Agterskib.

Hovedcitantskabet gjør nu gjældende, at den Situation, som medførte Kollisionen, er foraarsaget ved, at man ombord paa „P.b." enten af Mangel paa tilstrækkelig Kjendskab til Farvandet eller med Forsæt har presset sig op mod „O. K." og saaledes tvunget dette Skib saa langt ind mod Bagbords Land, at den for ikke at gaa paa Grund maatte give Bagbord Ror.

I Modsætning hertil hævdes af Kontracitantskabet, at „P.b." har holdt sin Kurs i Farvandet, idet den har styret efter Fyrene (Sandtorvlygten agterud og Bolstadlygten forud) samt at det under disse Omstændigheder fik blive „O. K."s Sag — som indhentende Skib — at holde sig klar af „P.b.".

Lodsen ombord i „P.b.", 1ste Kontravidne, har angaaende sin Styring forklaret, at da „P.b." efter at have passeret Sandtorv var kommet ind i Sandtorvlygtens blanke Lysvinkel, gav Vidnet Bagbord Ror for at seile sydover med nævnte blanke Lysvinkel agter.

Lige strax efter kommer „O. K." og svinger op i Farvandet et lidet Stykke agterud. Idet Vidnet ser agterover, ser han, at „O. K." er ganske nær opunder „P.b."s Styrbords Laaring. En Stund efter hører Vidnet Signal fra „O. K."s Maskintelegraf, hvoraf Vidnet skjønte, at „O. K." nu gav fuld Fart og saa, at „O. K." kom op paa „P.b."s Bagbords Side i rask Fart. Skibene seilede nu lidt Side om Side, og Vidnet saa, hvilket Skib det var. Da han kjendte „O. K."s Kaptein, hilste han med 3 korte Stød, som „O. K." besvarede med 3 Stød. De seilede nu fremdeles Side om Side, og Vidnet speidede herunder efter Lysvinkelen agter for at holde den blank og holdt sit Skib saaledes, at Lyset fra Lygten paa Fjeldalsfluen (Sandtorvlygten) stod over Styrbords Laaring. Han lagde Skibet i saavidt vestlig Kurs, siger han, for at modvirke Strømmen. Samtidig holdt Vidnet Øie forover for at passe paa det Øieblik, da Lyset fra Bolstadlygten vilde gaa over fra blankt til rødt for saa at give Bagbord Ror og skjære

sig ind i Bolstadlygtens blanke Lysvinkel igjen. Medens Vidnet var saaledes beskjæftiget fik han se, at „O. K." dreiede raskt over mod „P.b."s Bagbords Side. Øieblikkelig drev Vidnet sit Ror hardt Bagbord med de 2 Mænd, som stod tilrors og tillige Styrmandens Hjælp. Kollisionen var da imidlertid ikke til at undgaa. „P.b." stødte med sin Bagbords Boug 8—9 Fod fra Stevnen mod „O. K."s Agterskib.

Efter denne Vidnets Forklaring maa der ombord i „P.b." være givet Bagbords Ror, *før* dette Skib var kommet ind i Lyset fra Bolstadlygtens røde Sektor. Dette er udtrykkelig provet af Vidnet under Thingsvidnet i Tromsø den 7de Juni 1902, se hans Svar ad Sp. 14, og det synes ogsaa at stemme med, hvad „Olaf Kyrre"s Lods (2det V. under „O. K."s Sjøforklaring) har forklaret om, at „O. K." var nødt til at give Bagbords Ror, saasnart Lygten paa Bolstad gik over til rød. „P.b." trykkede — heder det i Vidnets Forklaring — mere og mere sydlig, saa at „O. K." kom ud af Fyrvinkelen fra Fjeldalsfluen. „Vidnet vidste, at man desuagtet kunde holde det gaaende, indtil Lygten fra Bolstad forandrede sig fra blank til rød. Dette mærkede man ogsaa strax og gav saa Bagbords Ror for at undgaa Grundene". —

Naar altsaa „O. K." netop var kommen ind i Bolstadlygtens røde Lys, da det gav Bagbords Ror, maa det antages, at „P.b.", som da befandt sig om Styrbord for „O. K." (i ca. 3 Skibsbredders Afstand) endnu har befundet sig indenfor Bolstadlygtens blanke Lysvinkel.

Paa dette Grundlag hævder Kontracitantskabet, at der intet kan være at lægge „P.b." tillast i Henseende til Manøvreringen, idet man maatte være berettiget til at styre efter Fyrene, og under disse Omstændigheder ikke havde anden Veiledning til at finde det rette Tidspunkt for at give Bagbord Ror end den, som laa i Bolstadlygtens Overgang fra blank til rød.

Hovedcitantskabet bestrider dette under Henvisning til en Række Vidneprov fra Kjendtmænd (2det, 4de, 5te og 6te Hovedvidne) ifølge hvilke „Peterbourg"s Styring under Forudsætning af, at Land og Sjømærker kunde sees, ikke kan betegnes som forsvarlig.

Det havde efter disse Vidners Mening ikke været nødvendigt at oppebie Bolstadlygtens Overgang til rødt, før man gav Bagbords Ror for Halsfluen. Dette burde nemlig ske allerede naar Bøien paa Haabergsrevet var passeret. Et af disse Vidner, 4de Hovedvidne Nordhus, bruger endog det Udtryk, at Vidnet „regner sig paa Land eller med andre Ord paa grundt Farvand",

naar Bolstadlygten viser rødt, og 5te Hovedvidne mener, at selv om der ikke er noget andet Skib i Farvandet, vilde det være risikabelt, at afvente Bolstadlygtens Overgang til rødt, idet man derved med et Skib af almindelig Størrelse risikerer at gaa paa Grund. 6te Hovedvidne udtaler, at det vilde være farligt at afvente Overgang til rødt.

I Modsætning hertil har andre Kjendtmænd, 2det, 3die og 4de Kontravidne provet, at de, naar de seiler efter Lygterne oppebier Bolstads Fyrlygtes blanke Lysvinkels Overgang til rødt, hvorefter de saa hurtigt som muligt giver Bagbords Ror for at skjære sig op i den blanke Lysvinkel igjen. 3die Kontravidne siger, at han venter til den blanke Lysvinkel begynder at blive mat i Overgang til rødt. Samtlige disse Vidner er enige om, at det vilde have været forbunden med stor Risiko for „P.b." at svinge tidligere, *naar man ikke var vis paa at have passeret Haabergbøien.*

3die og 4de Kontravidne har svaret ubetinget Ja til Spørgsmaal om „P.b."s Seillads var sjømandsmæssig og fuldt forsvarlig, 4de Kontravidne med Tilføiende, at om Natten, naar Lygterne er tændt, tager Vidnet ikke Hensyn til andet end disse. 2det Kontravidne har til samme Spørgsmaal svaret Ja „forudsat at man ikke kan styre efter Sjømærkerne", og han har i Forbindelse hermed bemærket, at her maa tages Hensyn til, at „P.b."s Lods befandt sig mellem fremmede, hvis Sprog han ikke forstod og hvem han saaledes ikke havde Adgang til at gjøre sig nyttig ved at sætte dem til at holde Øie med Sjømærkerne. Naar han som her skeet styrede efter Fyrlygterne, krævedes der — siger Vidnet — den største Agtpaagivenhed ligeoverfor disse, idet man absolut maa passe paa ikke at skjære sig meget ind paa den røde Lysvinkel af Bolstadlygten. Ogsaa 5te Kontravidne (ligeledes en erfaren Kjendtmand, men som dog ikke har faret i heromhandlede Farvand om Natten for tændte Lygter) har til Spørgsmaal, om man paa „P.b." burde holdt Udkig efter Bøierne, naar man seilte efter Lygterne, svaret: Nei, det kunde man vel ikke have at gjøre, hvorhos Vidnet har tilføiet, at Bøierne er vanskelige at se ved Nattetider. Det er Flydestager oplyser han.

1ste Kontravidne („Peterbourg"s Lods) har udtalt, at man vistnok om Dagen pleier at styre efter Bøierne og da kan holde temmelig nær opunder disse, men ved Nattetider maa man seile efter Lygterne. Sjømærkerne er paa denne Tid, bemærker Vidnet, ikke tilstrækkelig tydelige, selv om Landmærkerne kan sees. Han var ved nærværende Leilighed ikke paa det rene med, hvor-

vidt den sydligste Flydebøie for Haaberget var passeret. Havde han været paa det rene hermed, kunde han uden Risiko have holdt mere over til Styrbord. Om Natten pleier man aldrig holde specielt Udkig efter disse Flydebøier, og Vidnet havde heller ikke gjort det ved denne Anledning.

Retten skal bemærke, at den efter hvad der foreligger ikke kan finde, at der fra „P.b."s Side er begaaet nogen Feil. Selv om det — hvilket maa ansees bragt paa det rene — ved Anledningen har været saa sigtbart, at Sjømærkerne saavel som Landet har kunnet sees, kan det dog formentlig ingenlunde betegnes som en Feil fra 1ste Kontravidnes Side, at han har valgt at styre efter Lygterne, aldenstund det dog var sidst i Oktober ved $^1/_2$10 Tiden om Aftenen. Og at han under disse Omstændigheder ikke tillige har speidet efter Sjømærkerne formenes det heller ikke at kunne være noget at sige paa. Det maa i saa Henseende erindres, hvad ogsaa 2det Kontravidne, som det sees, har været opmærksom paa, at Lodsen befandt sig mellem Udlændinger, der var ganske ubekjendte med Farvandet, saaledes at han var henvist til sin egen Agtpaagivenhed alene. Men naar det saaledes ikke vil kunne bebreides Lodsen, at han ikke har været opmærksom paa, at Flydebøien ved Haabergrevet var passeret, bortfalder hermed den Bebreidelse, der fra Hovedcitanskabets Side stærkt har været rettet mod ham for ikke betimelig at have taget Hensyn til at „O. K." nødvendigvis maatte give Bagbord Ror for at undgaa Halsfluen. Naar han ikke vidste, at Haabergbøien var passeret, havde han nemlig intet sikkert Holdepunkt for en Bedømmelse af, *naar* det vilde være nødvendigt for „O. K." at give Bagbord Ror.

Naar det har været fremholdt, at man ombord paa „P.b." end ikke gav Bagbord Ror, da „O. K." dreiede op til Styrbord, saa modsiges dette bestemt saavel af 1ste Kontravidne som „P.b."s Journal, med hvilken „P.b."s 1ste Styrmand har forklaret sig overensstemmende.

I denne Forbindelse bemærkes, at det maa ansees bragt paa det rene, at der fra Kobstensgrunden af var 2 Rorgjængere foruden Styrmand og Lods paa „P.b."s Kommandobro. Naar det ikke desto mindre ikke har lykkedes at drive „P.b." over til til Styrbord hurtigt nok til at forebygge Kollisionen, maa Grunden hertil søges i, at „P.b." har været mere dyblastet og tungere paa Roret end „O. K".

Det har været fremholdt, at „P.b."s Lods underhaanden til „O. K."s 2den Styrmand (1ste Vidne under „O. K."s Sjøfor-

klaring) og senere i et Avisopsæt i en Tromsøavis skal have medgivet, at han havde tabt Santorvlygten afsyne agterud. Hertil er at bemærke, at det gjentagende er benægtet af Lodsen som Vidne under Sagen, at dette var Tilfælde, idet han angivelig hele Tiden havde Sandtorvlygtens blanke Lysvinkel over „P.b."s Styrbords Laaring, hvilket efter 2det, 3die og 4de Kontravidnes Prov ikke har været nogen Feil. Forøvrigt skjønnes det ikke at være paavist af Hovedcitantskabet i hvilken Henseende Sandtorvlygtens angivelige Forsvinden skal have havt Betydning for „P.b."s Styring til Skade for „O. K.".

Naar det endelig ogsaa har været fremført som en Anke mod „P.b.", at der blev givet et kort Signal med Dampfløiten, da den passerede Sandtorv, hvilket ombord i „O. K." skal være opfattet som et Tilkjendegivende om, at „P.b." vilde holde sig til Styrbords Land, finder Retten det overflødigt at indgaa nærmere paa Proceduren om Betydningen af dette Signal, eftersom det er paa det rene, at man ombord i „O. K." ikke har lagt mere Vægt paa dette angivelige Styrbordssignal, end at man fra først af som før nævnt søgte op paa Styrbords Side af „P.b." i den Hensigt at passere paa denne Side.

Kan der saaledes ikke lægges „P.b." noget tillast, har det forsaavidt mindre at sige, hvorledes „O. K."s Forsøg paa at passere „P.b." i det heromhandlede trange Farvand sjømandsmæssig bedømt maa blive at karaktisere. Som indhentende Skib maatte det nemlig under enhver Omstændighed paahvile „O. K." at holde sig klar af det indhentende, al den Stund der ikke blev begaaet Feil af dette. Ifølge Hovedvidnernes Forklaring har „O. K." in casu ikke gjort andet end hvad regelmæssig sker, hvorimod der fra Kontravidners Side tildels udtales en streng Dom over dens Forsøg paa at presse sig forbi „P.b.", idet de har betegnet Farvandet som trangt, kroget og urent netop paa den Strækning, hvor „O. K." søgte at komme forbi, hvorimod der, naar Ramstadgolten og Halsfluen er passeret, oplyses at være bredere Farvand og god Anledning til at passere et andet Skib.

Retten finder det af før nævnte Grund ikke nødvendigt at indgaa nærmere paa dette Spørgsmaal, idet hvad foran er anført findes at være tilstrækkeligt til at overføre Ansvaret for „P.b."s Skade paa Hovedcitantskabet.

Da det ikke fra Kontracitantskabets Side er nærmere paapegt, hvori en mulig yderligere Skade end den specificerede skulde kunne formodes at bestaa, vil der ikke kunde tages Hensyn til

dets Paastand om Erstatning efter Skjøn. Derimod vil Kontracitantskabet blive at tilkjende de paastaaende Kr. 2007.40, hvorhos Hovedcitantskabet findes at burde tilpligtes at godtgjøre Kontracitantskabet Sagens Omkostninger.

Thi kjendes for Ret:

Kontracitantskabet Dampskibet „Peterbourgs" Rederi bør for Hovedcitantskabets, Det nordenfjeldske Dampskibsselskabs Tiltale i denne Sag fri at være.

Derimod bør Hovedcitantskabet til Kontracitantskabet betale Kr. 2007.40 — to Tusen og syv — Kroner og firti Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 23de Januar 1903 til Betaling sker samt i Sagsomkostninger 300 — tre Hundrede Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Ludvig Dahl.

Enige:

O. O. Bergh. Andr. Olsen.

47.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 10de August 1904.

Firmaet C. K. Hansen som Agent for S/S „Holmside"
(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Grosserer J. Asmussen
(Overretssagfører Sv. Larsen).

En Modtagers Fordring paa Erstatning for Beskadigelse af et Parti Hampefrøkager tages ikke tilfølge, idet Retten finder, at Skaden ikke skyldtes noget Forhold, for hvilket Rederiet kunde ansees ansvarligt. Skaden maatte nærmest antages at skyldes den Omstændighed, at Varen var indlastet i altfor frisk og ikke tilstrækkelig tør Tilstand, hvorved Svedning underveis samt Skimmel og Muggenhed var foraarsaget, men herfor kan Rederiet ikke ansees ansvarligt, selv om det i Konnossementet er sagt, at Varen er indladet i god Orden og Kondition.

Under nærværende Sag har Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for S/S „Holmside" paastaaet Indstævnte: Grosserer J. Asmussen dømt til at betale 473 Kr. 97 Øre med 5 pCt. Rente deraf fra Stævningens Dato den 19de Marts 1902 foruden Sagsomkostninger, hvilket Beløb udgjør Fragt for et Parti Hampefrøkager paa 96328 Pd., afskibet i Januar 1902 af et Firma i Odessa med Damperen „Holmside" bestemt hertil og modtaget af Indstævnte. Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, idet han vel har erkendt at have modtaget det nævnte Vareparti, og at der derfor i Fragt skulde betales det fordrede Beløb, men har gjort gældende, at Partiet ved Losningen her fandtes i høj Grad beskadiget, hvorved der var tilføjet ham et betydelig større Tab end Fragtbeløbet, og at denne Beskadigelse hidrørte dels fra indtrængt Søvand, idet Luge og Dæk ikke havde været tilstrækkelig tætte, dels fra, at Varepartiet ikke havde været behørig stuvet, garneret og afmaattet, hvorved det var kommet i Berøring dels med Skibssiden og dels med to tilstødende Partier Klid og Majs, der havde været usunde, hvorhos der ikke havde været tilstrækkelig Ventilation. Indstævnte har derfor endvidere forbeholdt sig at gøre sit overskydende Erstatningskrav, forsaavidt han ikke fik det dækket gennem Assurance, direkte gældende over for Skibet.

I det om de paagældende Varer udfærdigede trykte og kun paa enkelte Punkter udfyldte engelske Konnossement var det udtalt, at det omhandlede Parti Hampefrøkager var indskibet løst i god Orden og Kondition og skulde leveres her i lige god Orden og Kondition. Skibet skulde dog være fritaget for Ansvar bl. a. for Hændelser ved Navigationen og for alle Tab og Skader forvoldte derved, selv om de var foraarsagede ved Forsømmelse, Fejl eller urigtigt Skøn af Skipper eller Mandskab eller andre af Rhederiets Folk. Rhederen skulde dog ikke være fri for at betale Skade paa Ladningen, foraarsaget ved daarlig Stuvning, fejlagtig eller utilstrækkelig Garnering eller Mangel af sædvanlig Ventilering o. s. v., men han skulde derimod ikke være ansvarlig for Tab hidrørende fra Fordærvelse, Sved, Forandring af Karakter o. s. v. eller for Skade hidrørende fra Godsets Natur etc., hvorhos det var udtalt, at Kvalitet o. s. v. var ukendt.

Skibet ankom hertil sidst i Januar Maaned 1902, og der blev strax foretaget en Lugebesigtigelse af to forhenværende Skibsførere, i hvilken det udtaltes, at Lugerne i alle Henseende var tilfredsstillende og godt og forsvarlig skalkede samt forsynede med gode og behørige Presenninger, og at der ikke ved deres Aabning var nogen Lækage at bemærke, men at der i Luge Nr. 1 var meget stærk Sved og at den der tilsynekommende med en Presenning overdækkede Ladning af Kager (— de i Sagen omhandlede Hampefrøkager —) og af Majs, som vare adskilte ved nævnte Presenning, var dampende varm, fugtig og muggen. Under Afhøring som Vidner have de to Mænd derhos forklaret, at de ikke kunde sige, om Kagerne havde været stuvede lige op mod Skibssiden eller der garnerede med Brædder eller Maatter, hvad de dog mente var uden Betydning, men at de antoge, at Kagernes Beskadigelse hidrørte fra, at de var blevne indladede for friske og i ikke tør Tilstand, samt at den saltagtige Smag, de havde, hidrørte fra, at de var blevne fugtige af Sved. I en fra Frihavnsselskabet (Skibet blev losset i Frihavnen) nogle Maaneder efter afgiven Erklæring har dette derhos udtalt, at Separationerne mellem de forskellige Varepartier i „Holmside“ havde været fuldt forsvarlige paa et Par Undtagelser nær, derunder at Separationen i Lasterum Nr. 1 mellem et Parti Klid, der befandt sig under de i Sagen omhandlede Hampefrøkager (— disse laa forrest op under Dækket —) og et Parti Majs (— forskelligt fra det forannævnte Parti —), som atter laa under Kliden, havde

forskudt sig noget, saa at der paa det Sted var sket en mindre Sammenblanding.

Den 5te Februar 1902 blev der efter Begæring af Indstævnte ved tvende af Retten udmeldte Sagkyndige foretaget en Synsforretning over det omhandlede Parti Hampefrøkager, som da næsten alle var oplagt i et Skur i Frihavnen (— det udgjorde i Virkeligheden ca. 100 Tons, hvoraf Indstævnte forinden havde solgt ca. Halvdelen til en anden —) og udtalte disse to Mænd, at Kagerne, saa vidt de kunde skjønne, helt igennem var mere eller mindre beskadigede, mugne, skimlede og vaade, men uden at de kunde angive, hvorfra Skaden hidrørte; dog fandtes i alt Fald nogle Kager efter Smagen at dømme at have faaet Saltvand. — Allerede forinden havde en 3die Sagkyndig derhos paa Opfordring til Brug for Assurandørerne af Hampefrøkagerne afgivet en Erklæring, hvorefter hele dette Parti, hvoraf der da endnu henlaa ca. 65 Tons under Luge Nr. 1 i Skibet, medens ca. 35 Tons vare bragte i Land, var beskadiget dels ved Skimmel, dels ved Søvand, som han skønnede var trængt ind gennem Lugekarmen og gennem Dækket, hvorhos en større Del af Beskadigelsen af ham skønnedes at være fremkommen ved Sved fra Skibssiden, mod hvilken Kagerne havde været stuvede uden nogensomhelst Beskyttelse i Form af Garneringsbrædder eller Maatter. Han udtalte tillige, at den Varme, der var udviklet ved de saaledes af Søvand og Sved gennemvaade Kager, hovedsaglig bar Skylden for den Fugtighed eller Sved, der havde fordelt sig som Sved over Størsteparten af hele Partiet. Han tilføjede imidlertid tillige, at Partiet, af hvilken ca. 15 pCt. ansattes til at være ubeskadigede, muligvis kunde være indladet i særlig modtagelig, ɔ: friskslaaet, Stand, saa at en naturlig Varmeudvikling ogsaa kunde tænkes at have gjort sin Virkning gældende. Under Sagen har den nævnte Sagkyndige som Vidne, næst iøvrigt at fastholde sin Erklæring, udsagt, at han, da allerede en ikke ringe Del af Kagerne var udlosset, dengang han var ombord ikke vidste noget om, hvorvidt der havde ligget noget ovenpaa Kagerne, inden Losningen begyndte, men derimod havde set, at der ingen Garnering havde været mellem Skibssiden og Kagerne, hvor disse endnu laa langs samme, hvorhos han tillige har udtalt, at han ikke havde mærket noget Spor af Havari eller hørt derom, men særlig havde dannet sig den Mening, at Kagerne delvis var blevne vaade af Søvand, af den Omstændighed, at Kagerne havde en stærkere saltagtig

Smag, end saadanne Kager ellers have som Følge af Sved, og det navnlig paa et Sted under Lugen og paa et Sted under Dækket.

Efter hvad der saaledes foreligger under Sagen, finder Retten, at den af Sagsøgeren nedlagte Paastand bør tages til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 100 Kr.

Medens det nemlig vel maa anses som uomtvistet, at de omhandlede Hampefrøkager ved deres Ankomst hertil vare i høj Grad angrebne af Fugtighed og som Følge deraf meget forringede i Værdi, kan det derimod ikke efter det fremkomne anses for at være i og for sig sandsynligt, at dette skulde skyldes Omstændigheder, for hvilke Skibet under sædvanlige Forhold, ganske bortset fra den i Konnossementet indeholdte „negligence" Klausul og dens Forstaaelse, maatte bære Ansvaret. Der findes nemlig ikke at være nogen Grund til at antage, at Skibet har lidt af nogen Utæthed i alt Fald i det Lastrum, hvori Hampefrøkagerne vare anbragte, saa at der skulde være trængt Søvand ind, og der ses heller ikke at være Grund til at antage, at Manglerne ved Kagerne hidrørte fra, at de maatte have været anbragt uden Garnering op mod Skibssiden, selv om dette forudsættes at have været Tilfældet, saa lidt som der er Anledning til at tro, at Kagernes Stuvning iøvrigt og deres Adskillelse fra den øvrige Ladning har været mangelfuld, og at Skaden stammede derfra.

Der findes tværtimod i alt Fald at være fuldt saa megen Grund til at antage, at den indtraadte betydelige Forringelse af Kagerne hidrørte fra, at de vare blevne indladede i for frisk og ikke tilstrækkelig tør Tilstand, og at den Fugtighed, der som Følge deraf havde udviklet sig hos Kagerne paa Rejsen, havde fremkaldt baade den forefundne stærke Sved, Varme, Skimmel og Muggenhed, men derfor findes Skibet uanset at det i det trykte Konnossement hed, at Varerne vare indladede i god Orden og Kondition og skulde afleveres i lige saa god Orden og Kondition, ikke at kunne gøres ansvarligt hverken efter Forholdets Natur, eller naar henses til Konnossementets øvrige Indhold, hvorefter Skibet ikke skulde bære Ansvar for Fordærvelse, Sved og Skade hidrørende fra Godsets Natur eller Forandring af Karakter.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Grosserer J. Asmussen bør til Sagsøgeren: Firmaet C. K. Hansen som Agent for S/S „Holmside" betale de paastævnte 478 Kr. 97 Øre med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra de 19de Marts 1902, til Betaling sker, og 100 Kr. i Sagsomkostninger inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 44. Danmarks Høiesteret: Kaptajn H. Bønnelykke mod Havnemester Andreas Gall. — 45. Norges Høiesteret: Dampskib „Orlando"s Rederi mod Den norske Hesteskosømfabrik ved Ole Paus. — 46. Bergens Sjøret: Det nordenfjeldske Dampskibsselskab mod „Peterbourg". — 47. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Firmaet C. K. Hansen som Agent for S/S „Holmside" mod Grosserer J. Asmussen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 16	Aargang V	1904

48.

Arendals Sjøret, den 6te Juli 1904.

Brig „Ellida", Kapt Th. Larsen
(Overretssagfører Rudolf Peersen, Christianssand)

mod

Aktieselskabet Isaac Kallevig & Søn.

En Bortfragter antages ikke at have opfyldt sin Pligt med Hensyn til Skibets Lastning efter Sjøfartsloven ved alene at indrette sig med Modtagelsen efter Befragterens Levering. Særlig hvor Afladeren maa transportere Lasten og ikke har Leilighed til at have den hele Ladning opstablet i Skibets Nærhed, pligter Skipperen at tage Initiativet, hvis Leveringen ikke synes at ske med den nødvendige Fortgang. Naar Regn er Aarsag til, at Last ikke bringes til Siden, og Regnen er saa stærk, at det maa antages, at Skibets Folk ogsaa derved er forhindrede i at arbeide, regnes den saaledes tabte Tid ikke med i Liggedagene.

Ved Certeparti af 20de August 1903 befragtedes Brig „Ellida", 236 Reg. Tons drægtig, af Aktieselskabet Isaac Kallevig & Søn for en Reise med Hunved fra Lillesand til Leith. Lastningen, der skulde foregaa overensstemmende med Sjøfartsloven, paabegynd-

tes Mandag 31te August 1903 om Eftermiddagen og afsluttedes Tirsdag 15de September næstefter om Aftenen.

Bortfragteren mener i den Anledning at have Krav paa Godtgjørelse for 5½ Overliggedage i Henholdt til Certepartiet beregnet efter 4 d. pr. Reg. Ton pr. Dag og har efter forgjæves inden Retten anstillet Forligsprøve ved Stævning, irettelagt 18de December d. A. sagsøgt Befragteren til at betale Kr. 392.94 med lovlige Renter og Sagens Omkostninger.

Indst., der paastaar sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger, gjør gjældende, at den indtraadte Forsinkelse skyldes den af Skibets Fører udviste Ligegyldighed med Hensyn til Indladningen. For at sikre dennes forsvarlige Udførelse, burde nemlig Skibsføreren have bragt paa det Rene, hvormange Stuere der maatte til for at blive færdige i de fastsatte Liggedage; havde saa den anvendte Arbeidsstyrke under Lastningen vist sig utilstrækkelig, maatte den være bleven forøget, og i Tilfælde af at der bragtes mindre Last til Siden end Skibet kunde modtage, pligtede han herom at underrette Afladeren. Han vidste, at Indst. havde sine Beholdninger ved Flaksvand, hvorfra de skulde transporteres til Lillesand med Jernbanen, der stillede sit Materiel til Disposition for Indst., og derfor havde rig Anledning til at føre „Ellida"s Ladning ned paa langt kortere Tid, end dertil blev brugt, men som paa den anden Side med Hensyn til Pladsen paa Lillesands Brygge maatte passe paa, at der ikke blev ført ned større Last end Stuerne kunde tage undaf, hvilket desuden vilde have medført forøget Arbeide, idet man pleiede at laste Veden fra Jernbanevognene lige i Lægterne.

Bortseet fra en Smule Forsinkelse ved, at Indst. overensstemmende med Koutume i Lillesand ikke vilde laste i Regnveir, havde „Ellida" den hele Tid Last ved Siden. Der blev ikke før efter Indlastningens Tilendebringelse fremsat noget Krav paa Overliggedagspenge, og af Skibsførerens hele Forholdende samt deraf, at Mandskabet ikke kom ombord før efter fuldendt Lastning maatte sluttes, at det ikke hastede for „Ellida" at komme afsted.

Cit.sk. anfører, at Indst. efter Certepartiet havde at nedskaffe Lasten og lægge den langs Siden saaledes, at den af Indst. var leveret inden 9 Dage, i hvilket Tidsrum „Ellida" uden Vanskelighed kunde fuldendt Indlastningen. Skibsføreren kan ikke paa Grund af noget Punkt lægges nogen Forsømmelse tillast; han indrettede sig med Modtagelsen eftersom Indst. leverede, og der blev aldrig ført ned mere Last, end Skibet strax kunde expedere

bort; der har altsaa ikke fra Skibets Side været nogen Hindring med Indladningen, som er forsinket ved Mangel paa Vognmateriel og paa Grund af Regnveir. Lastningen var bortsat paa Akkord, saa det blev Stuerlagets egen Sag, hvor mange Folk der skulde anvendes; saaledes som Indst. leverede, vilde forøvrigt en Forøgelse af Arbeidsstyrken kun været uden Nytte og alene medført, at saa mange flere Folk gik uden Beskjæftigelse. Cit.sk. havde ingen Pligt til at varsle Indst. angaaende Lastningen, idet dennes Paaskyndelse maatte være Befragterens egen Sag. Da Certepartiet ikke indeholder nogen Veirklausul, er Standsning i Arbeidet paa Grund af Regn Cit.sk. uvedkommende; det benægtes, at der i Lillesand er nogen Koutume i modsat Retning.

Som Vidner har Stuerformanden og 2de andre ved Skibets Indlastning benyttede Folk til Spørgsmaal, om „Ellida" altid havde Last ved Siden svaret Ja med Undtagelse af $^1/_2$ Dag og tilføiet, at Lastningen iøvrigt paa Grund af Regnveir var hindret $1^1/_4$ Dag, tildels ved saadant Uveir, at Vidnerne ikke vilde have arbeidet, selv om Afladeren havde tilladt det.

Angaaende den mellem Skibsføreren og Stuerlaget indgaaede Akkord har Formanden forklaret, at Aftalen var, at Lastningen skulde paabegyndes med 6 Mand, men hvis det paakrævedes, skulde Antallet øges til 8. Dette Antal blev dog ikke benyttet, idet man saa hen til, at der kunde blive en taalelig Dagløn for hver, hvad der lettere opnaaedes, naar man kun var 6. Vidnet der betvivler, at et Stuerlag paa 6 Mand kunde laste „Ellida" paa 9 Dage, spurgte under Lastningen flere Gange Skibsføreren, om han skulde tage 2 Mand til, men fik til Svar, at han behøvede ikke at bryde sig med det. Skibsføreren havde ikke nævnt noget om, hvor mange Lastedage han havde, eller i hvilken Tid Lastningen maatte udføres.

Heller ikke 3die Kontravidne (en af Stuerne) antager, at „Ellida" kunde været lastet paa 9 Dage under denne Akkord, der gik ud paa Kr. 2 pr. Favn^3, medens efter Stuerlagets Love mindste Betaling skulde være Kr. 2,15 pr. Favn^3, hvilket Skibsføreren ikke havde villet betale. Ogsaa dette Vidne prover, at Stuerformanden forespurgte, om der ikke skulde tages 2 Mand til, hvortil Skibsføreren svarede: „Nei", idet han saavidt V. erindrer tillagde: „ da Liggedagene dreier alligevel". Indst.'s Brugsformand har forklaret, at han havde givet generel Ordre til ikke at laste Veden i Regnveir, og antager, at Skibet herved blev hindret i at laste $1^1/_4$ Dag; Vidnet spurgte en Gang Stuergjængen, om han

skulde skaffe en Vogn til, men hertil blev svaret, at det ikke var nødvendigt.

Ifølge en af Indst. fremlagt Erklæring fra Lillesand—Flaksvandsbanens Driftsbestyrer har intet Fartøi, lastende ved Jernbanens Kai, staaet for Last, foranlediget ved, at Jernbanen ikke har kunnet fremtransportere det Fornødne, og der har uden nogensomhelst Standsning i Indlastningen gjentagne Gange været 2 større Fartøier under Lastning.

Som 1ste Hovedvidne har „Ellida"s Styrmand forklaret, at Lastningsarbeidet stod stille nogle Timer ad Gangen paa Grund af manglende Last, og han raabte da iland til Indst.'s Folk, at de maatte skaffe mere Last. Vidnet erindrer, at der en Dag under Lastningen var et meget stærkt Regnveir, men dog ikke saadant, at ikke Vidnet som Stuer selv har arbeidet i værre Veir, ligesom der arbeidedes paa et Skib ved Siden af, som lastede Minetømmer.

Det fremlagte Uddrag af Skibets Dagbog udviser, at Lastningen enkelte Dage er bleven afbrudt i kortere eller længere Tid, dels fordi Afladerens Folk ikke tillod at laste i Regnveir, dels fordi der ikke kom Last til Skibssiden.

Retten antager, at Bortfragteren ved Skibets Lastning ikke har opfyldt sin Pligt efter Sjøfartsloven ved alene at indrette sig med Modtagelsen efter Befragterens Levering. Særlig, hvor Afladeren maa transportere Lasten og ikke har Leilighed til at have den hele Ladning opstablet i Skibets Nærhed, pligter han at tage Initiativet, hvis Leveringen ikke synes ham at ske med den nødvendige Fortgang; først naar Afskiberen, trods hans Henvendelse, ikke paaskynder Leveringen, bliver Lastningens Forsinkelse Skibet uvedkommende.

I nærværende Tilfælde maa det efter det Oplyste antages, at det benyttede Stuerlag paa 6 Mand vilde været utilstrækkeligt til at laste „Ellida" i 9 Liggedage selv om Skibet stadig havde havt Last ved Siden. Da det derhos ansees godtgjort, at Skibet har havt Last ved Siden nogetnær den hele Tid, findes den indtrufne Forsinkelse hovedsaglig at maatte tilskrives Skibet. Styrmanden har vistnok forklaret, at han undertiden maatte raabe iland til Indst.'s Folk efter mere Last, men han kjender ikke til, hvorvidt der af Kapteinen skeede nogen Henvendelse til Afskiberen om, at der ikke leveredes Last nok til en Stuergjæng paa 8 Mand og hverken 4de eller 5te Kontravidne kan erindre, at der nogensinde fra

Skibets Vedkommende eller Stuerlaget er fremkommet Begjæring om mere Last end frembragt af Befragteren.

Forsaavidt imidlertid Indladningen er standset ved Mangel paa Last, eller for at Indst., uagtet Certepartiet derom intet Forbehold indeholdt, ikke vilde laste i Regnveir, er den derved foraarsagede Forsinkelse at tilskrive Afskiberen og medfører Ret for Skibet til Godtgjørelse.

Efter Vidneførselen antages det herved bevirkede Ophold til sammenlagt at udgjøre $1^3/_4$ Dag. Efter 4de og 5te Kontravidnes Prov var det imidlertid en Dag under Lastningen saadant Uveir, at Stuerne (selv om de dertil havde havt Afladerens Tilladelse) ikke vilde have arbeidet, hvad der praktisk talt vil sige, at *Skibet* var forhindret fra at laste, hvorfor denne Tid ikke kan medregnes til Liggedagene. Af Mangel paa nærmere Oplysning om Varigheden af det Tidsrum, hvori Skibet saaledes ved Uveir var hindret fra at laste, ansættes det til Lovens Minimium: $^1/_2$ Dag, der saaledes vil komme til Afdrag i de ovenfor nævnte $1^3/_4$ Dag. Den hele Forsinkelse, for hvilken Afladeren ansees ansvarlig, udgjør saaledes $1^1/_4$ Dag, hvorfor Indst. vil have at ansvare Cit.sk. Overliggedagspenge, beregnet efter Certepartiet for $1^1/_2$ Dag (Sjøfartslovens § 120, 4de Punktum). Sagens Omkostninger antages efter Omstændighederne at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indst. Aktieselskabet Isaac Kallevig & Søn bør til Cit.sk. Brig „Ellida", Kapt. Th. Larsen, betale £ 5.18.0 — fem Pounds, 18 Shillings — i denne Valuta eller norske Penge efter Betalingsdagens Kurs med 4 — fire — pCt. i aarlig Rente fra 14de December 1903 til Betaling sker, men bør iøvrigt for Cit.sk.'s Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Gottfr. Klem.

P. H. Leschly. *Axel Smith.*

49.

Drammens Sjøret, den 20de August 1904.

Dampskibet „Beacon"s Rederi
(Adv. P. A. Holm)

mod

Dampskibsassuranceforeningen „Vidar"
(Adv. G. Blom).

Assuranceforeningen „Vidar" i Drammen fradrager i Henhold til en Bestemmelse i sine Love 25 pCt. i Erstatningen for Propelskade, fordi der ikke var ført „fuldstændigt Bevis" for, at Skaden var foraarsaget ved Stødning mod flydende eller faststaaende Gjenstand. Sjøretten giver „Vidar" Medhold heri.

Ved Stevning af 13de Juni f. A. har Dampskibet „Beacon"s Rederi sagsøgt Dampskibsassuranceforeningen „Vidar" til Betaling af Kr. 365.21, udgjørende Differencen mellem de forskjellige Beregninger af den Skibet — som forsikret foruden i forskjellige andre Assuranceforeninger, i „Vidar" som Hovedassurandør for $^{190}/_{476}$-Dele — tilkommende Erstatning for Propelskade, tilstødt det paa Reise i December 1902 fra Philadelfia til Port Limon og derfra videre til Charleston, hvilken Erstatning af Citantskabet er beregnet for „Vidar"s Vedkommende til Kr. 1722.14, hvorimod Indstevnte i sin Beregning ansætter den til Kr. 1356.93, idet Foreningen i Henhold til § 17 Punkt 9 i sine Love gjør et Fradrag af 25 pCt. i den i Sjøforsikringsplanens § 76 D bestemte Erstatning, medens Citantskabet i Kraft af den samme Bestemmelse gjør Fordring paa fuld Erstatning. Foruden Beløbet har Citantskabet paastaaet sig tilkjendt Renter og Sagsomkostninger. Indstevnte paastaar sig frifunden og tilkjendt Procesomkostninger.

Forligsmægling har af Retten været anstillet, men førte altsaa ikke til Forlig.

Opgjørene iøvrigt konforme med hinanden — kun er selvsagt ikke de af Citantskabet for Udførelsen af dets Beregning anførte Kr. 119.00 medtagne hos Indstevnte — er Spørgsmaalet saaledes kun, om her foreligger tilstrækkelig Grund for Indstevnte til at gjøre dette Fradrag af 25 pCt. og ikke fuldt ud erstatte den lidte Propelskade.

De nærmere Omstændigheder er følgende:

Mandag den 15de December 1902 Kl. 2½ Eftermiddag afgik Skibet fra Philadelfia i Ballast, bestemt for Port Limon for der at indtage en Frugtlast for Charleston. Alt da i Orden. Kl. 6 Aften, som man befandt sig omtrent halvveis nede i Revieret, mærkedes fra Broen, hvor Kapteinen, 2den Styrmand og Lodsen befandt sig, et Par haarde Stød mod Siden eller Slaget ligesom af en Bøie eller Pæl, hvorpaa øieblikkelig blev slaaet „Stop" til Maskinen. Et Sekund forud havde 2den Maskinist, som havde Vagt i Maskinen, mærket, at Maskinen stoppede af sig selv ved, at Propellen slog imod en Gjenstand. Lodsen antog, at det maatte være en Bøie eller Pæl, som stod i Forbindelse med en Muddermaskine, som samtidig passeredes. Axlen og Maskinen blev nøie undersøgt af begge Maskinister, men ingen Skade kunde mærkes, hvorfor Reisen fortsattes. Tænkte sig gjorde man imidlertid, at noget af Propelbladene kunde være blevet beskadiget, skjønt Maskinisten intet saadant kunde mærke paa Maskinens Omdreininger. Den 23de December ankom man til Port Limon, uden at noget videre var indtruffet paa Reisen, og afgik Skibet igjen herfra efter indtagen Ladning fra Charleston den 26de December. Nogen Skade paa Propellen var da ikke at se, alle Blade var paa. Den 27de havdes Kuling fra N. med høi Sjø og af og til halv Fart; den 28de fremdeles det samme Veir, samme Sjø og samme Fart som foregaaende Dag. Den 29de moderat Veir og Vind. Kl. 10 denne Dag mærkedes pludselig af 1ste Maskinmester, som da havde Vagt, at Maskinen tiltog med ca. 10 Omdreininger med den almindelige Aabning, hvorfor noget antoges at maatte være i Veien med Propellen. Maskinen blev nu stoppet, og det viste sig da, at et af Bladene var gaaet af helt inde ved Hjertet. Det antoges, at dette maatte være en Følge af, at Propellen i Philadelfia-Revieret havde slaaet imod en Gjenstand, hvorved den havde faaet et Knæk, der nu havde bevirket at Bladet gik af, eller det antoges, at muligens Drivgods kunde være Aarsagen. Maskinen sattes imidlertid igjen igang og Reisen fortsattes med Ankomst til Charleston den 2den Januar 1903.

Foranførte er i alt væsentligt en Gjengivelse af, hvad der er tilført Journalen, der er underskrevet, hvad Paastødningen i Revieret angaar, af Kapteinen og 1ste Styrmand, som tilkøis ogsaa havde mærket Stødet, og hvad det Indtrufne den 29de December angaar, af 1ste Styrmand og 1ste Maskinist. I Charleston blev Propelskaden besigtiget ved en Assistent ved Agenturet i New-

York, der har fundet Propelaxlen uden nogen Tæring eller Mærker efter Stød og forøvrigt udtaler, at Vingebladet var gaaet af omkring 5 Tommer fra Navet, men at Propellen ellers ikke bar noget Mærke efter at have slaaet an mod noget. Nogen Sjøforklaring er ikke optaget, hvorimod Kapteinen og 2den Maskinist hver for sig under Edstilbud har afgivet deres Erklæring, væsentlig i Overensstemmelse med Journalen, og hvori de fastholder som deres bestemte Mening, at Skibet i Delaware-Revieret har faaet et Stød, der maa have givet Propellen et Knæk, der resulterede i Tabet af Vingebladet.

Indstevnte bestrider, at her er ført det Bevis for, at Skaden er foraarsaget ved Grundstødning eller ved Sammenstød med Skibe eller andre flydende eller faststaaende Gjenstande, som Foreningens Love i § 17[9] sætter som Betingelse for fuld Erstatning efter Sjøforsikringsplanens § 76[D], og betoner med megen Styrke de bestemte Udtryk, hvori den anførte Bestemmelse i Foreningens Love er affattet („utvilsomt bevises"), der seet i Forbindelse med, hvad der har fremkaldt den foretagne Forandring i, hvad der tidligere gjaldt i Tilfælde af lignende Skade som her — da efter Sjøforsikringsplanens § 77[c] ingen Erstatning gaves, naar Skaden ikke var bevirket ved Stødning eller Paaseiling, en Bestemmelse, der, som den kunde befrygtes realiseret, havde vakt Misnøie, medens den Skadelidende nu i alle Tilfælde er sikret $^3/_4$-Dele Erstatning — efter Indstevntes Formening sætter det udenfor al Tvil, at man ikke kan nøie sig med Tilveiebringelsen af en vis Formodning eller Sandsynlighed, som er det Høieste, der kan siges om, hvad Citantskabet har havt at paaberaabe og støtte sig til, og hvorfor en vis Billighed tidligere kunde tale, men maa kræve et absolut uangribeligt sikkert Bevis for, at Skaden utvilsomt hidrører fra, skyldes et Sammenstød af den betegnede Art, og ikke kan tilskrives nogen anden Grund end denne.

Paa den anden Side hævder Citantskabet, at der under Omstændigheder som de foreliggende ikke kan være Spørgsmaal om andet eller yderligere Bevis for Sammenstødet og Aarsagsforbindelsen mellem dette og det senere Tab af Propelvingen, end som her leveret, og hvorom det henvises, foruden til Skibsjournalen og den yderligere Erklæring, der haves fra Kapteinen, Styrmand og Maskinmester, til de foreliggende Erklæringer fra sagkyndigt Hold, blandt andre fra Bestyrerne af Akers og Nylands mekaniske Verksteder, Maskiningeniørerne Gunder Swensen og Beichmann, hvis alles Udtalelser falder sammen i, at det efter deres

Mening ikke kan være Tvil underkastet, at Tabet af Propelvingen maa ansees at skyldes det Stød, der forud havde rammet Propellen. I modsat Retning af disse Erklæringer gaar imidlertid Erklæringer, Indstevnte har fremlagt fra Direktørerne i 5 forskjellige Assuranceindretninger, hvis Love maa gaaes ud fra at være overensstemmende med „Vidar"s, der alle slutter sig til Indstevntes Opfatning af vedkommende Lovparagraf, og hvorledes den er at gjennemføre, ligesom de med Bestemthed udtaler, at det ikke her paa nogen Maade kan ansees godtgjort, at Vingetabet kan udledes fra det Forefaldne under Udseilingen fra Philadelfia og ikke skyldes anden Aarsag. Fremlagt har desuden Indstevnte en hel Del Dispatcher fra forskjellige Assuranceforeninger over Propelskade, opgjorte paa samme Maade som i ovennævnte Tilfælde og hvori Beviset for Skadens Aarsag ikke stiller sig anderledes eller forskjelligt fra her.

Med den lidte Propelskade forholder det sig altsaa saaledes: at Skibet ved Udgangen fra Philadelphia halvveis nede i Revieret var udsat for et noksaa sterkt Stød fra en eller anden Gjenstand, der mærkedes fra Kommandobroen og i Maskinen, som for et Øieblik stansede i at funktionere, men strax var i Orden igjen, og hvorefter Reisen, da ved Undersøgelse i Maskinen ingen Skade var at opdage, fortsattes uden at videre blev foretaget. Fremdeles, at Port Limon naaedes uden at noget Usædvanligt var bemærket, at nogen Undersøgelse af Propellen heller ikke her fandt Sted, men at man, uden at noget i nogen Retning var foretaget, efter et 3 Dages Ophold med indtaget Ladning afgik til næste Bestemmelsessted Charleston. Videre: at paa Reisen derhen den 3die Dag efter Afgangen fra Port Limon mærkedes pludselig en Uregelmæssighed i Maskinens Omdreining, som maatte tyde paa, at der var noget i Veien med Propellen, som saa blev undersøgt og hvorved det viste sig, at en Ving var gaaet af inde ved Hjertet.

Spørgsmaalet er da, hvad man mener om det Stød, Skibet har faaet i Delaware-Revieret, og om det kan antages, at i dette Stød er Aarsagen at søge til det senere indtrufne Vingetab. Dette er og maa jo blive et rent Skjønsspørgsmaal, hvis Besvarelse vil bero paa den mere eller mindre Vægt, man lægger paa de forskjellige Omstændigheder og Betragtninger, der gjør sig gjældende. Et Hovedhensyn herunder maa efter Rettens Mening være, at som vedkommende Bestemmelse i Forsikringsselskabets Love lyder, maa man stille de sterkeste Fordringer til det Bevis, der pligtes ført,

og kan ikke lade sig nøie med en blot Formodning eller en vis Sandsynlighed, uden at dog dermed er sagt, at ikke Sandsynligheden kan være i den Grad overveiende, at derimod intet med nogensomhelst Grund lader sig anføre. Retten undervurderer ikke her de Sagkyndiges Udtalelser fra visselig kompetent Hold, Citantskabet har tilveiebragt; ei heller lades der af Syne, hvad der kan indvendes mod de i modsat Retning gaaende Udtalelser, som jo kommer fra Mænd i Stillinger, der jo gjør dem interesserede i Spørgsmaalet. Imidlertid falder Rettens egen selvstændige Opfatning sammen med Indstevntes, i hvis Anførte den i det Væsentlige maa erklære sig enig.

I den Stilling, Sagen staar, maa den vistnok siges at være en Formodning for, at Propelvingen, der senere gik tabt, har faaet en Knæk ved det Stød, som bemærkedes paa Udgangen fra Philadelfia, og at heri er at søge Aarsagen til det Paafulgte. Anderledes er heller ikke de Meningsudtalelser begrundet, der af Citantskabet er indhentet, om man forøvrigt ogsaa kan gaa ud fra, at Vedkommende er bekjendt med, hvorledes paagjældende Bestemmelse i „Vidar"s Love lyder, og hvorledes den er tilbleven. Bortse kan man imidlertid ikke fra, at efter Stødet intet foretages for at faa Propellen undersøgt, men Reisen fortsættes — ihvorvel det anføres i Journalen, at man tænkte sig, at noget af Propelbladene kunde være blevet beskadiget. Større Vægt ligger dog ikke herpaa, da ved de Undersøgelser i Maskinen, som foretoges, ingen Skade opdagedes og det maatte være om at gjøre at komme frem hurtigst muligt. Mere har det at sige, at intet foretoges i Port Limon, skjønt dette nok kunde være forbunden med Vanskelighed, og intet meddeltes Assurandørerne, hvortil dog vel Grunden er, at alt ansaaes i Orden. Kun fremfor alt kan man efter Rettens Mening ikke bortse fra den Kjendsgjerning, at Propelskade hyppig skyldes Materialets Beskaffenhed, hvad der har været Anledningen til den Forandring, der er foretaget i de forskjellige Assuranceforeningers Love. Med en saadan Kjendsgjerning for Øie lader sig ikke afvise Muligheden af, at dette igjen her kan have været Tilfældet, saameget mindre, som Journalen oplyser, at man paa Reisen til Charleston den 28de og 29de December har havt Kuling med høi Sjø i Bougen, der saa hyppig øver sin destruerende Indflydelse paa Propeller. Men lader dette sig ikke gjøre, kan her vanskelig være Tale om en Formodning og endnu mindre en Sandsynlighed, der retslig skulde fyldestgjøre det strikte Bevis, Foreningen i sine Love forlanger. Den i Charleston foretagne Besig-

tigelse giver liden Veiledning, og indeholder kun, hvad ovenfor er anført.

Forøvrigt bemærkes, at det selvfølgelig er af væsentlig Betydning for den omstridte Bestemmelses rette Forstaaelse, anvendt paa det enkelte Tilfælde, hvorledes der som Regel praktiseres ved de mange forefaldende Opgjør for Propelskade. Og i den Henseende er fra Indstevntes Side fremlagt en hel Del saadanne Opgjør fra forskjellige Assuranceforeninger, hvori de 25 pCt.s Fradrag har fundet Sted, og hvor Oplysninger og Bevisligheder, saavidt sees, har været af lignende Beskaffenhed som i nærværende Tilfælde. Afgjørende er dog ikke dette, eftersom Citantskabet paa sin Side har fremlagt (eller for det ene Tilfældes Vedkommende foranlediget fremlagt af Citantskabet) et Par saadanne Opgjør, hvor fuld Erstatning under, som det paastaaes, lignende Omstændigheder som her, er ydet. I det ene af disse Tilfælder gjaldt det S/S „Courant", forsikret i Agders Assuranceforening, hvor Omstændighederne synes præcis at svare til nærværende Tilfælde; i det andet Damperen „Ulv", forsikret i „Vidar". Her er dog at mærke, at det ikke fremgaar, om Agders Forening har en tilsvarende Bestemmelse til „Vidar"s, og med Hensyn til „Ulv", er der den væsentlige Forskjel, at her blev Propellen, kort efter at Skibet havde faaet et Stød, synet at være afslaaet en Vingedel. Dermed maatte jo Sagen være klar. Undlade vil dog Retten ikke i Sammenhæng hermed at bemærke, at det har forekommet den noget paafaldende, at Indstevnte ikke har efterkommet den Provokation, der gjentagende har været stillet til ham om at fremlægge til Jevnførelse i et passende Forhold de Opgjør fra Foreninger fra den sidste Tid, der viser baade, hvor fuld Erstatning er tilstaaet, og hvor der er skeet Fradrag. Imidlertid kan Indstevnte neppe siges at have været forbunden dertil, og da er derom ikke mere at sige.

I Henhold til det Anførte vil Indstevnte blive at frifinde. Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

Dommen er afsagt enstemmig.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte, Dampskibsassuranceforeningen „Vidar", bør for Citantskabet, Dampskibet „Beacon"s Rederis Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Evensen. *Peder Wiborg.* *Ad. Halstensen.*

50.

Kungl. Maj:ts Dom, den 20 Maj 1904.

Örebro Nya Rederiaktiebolag m. fl.

emot

Landtbrukaren L. J. Lindroth.

Sedan Örebro Nya Rederiaktiebolag åtagit sig att för L. J. Lindroths räkning å pråm frakta en last hö och halm från Segersjö vid Mälaren till Barnhusviken i Stockholm har, innan prämen anländt till destinationsorten, eld utbrutit i lasten, som dervid uppbrunnit eller förstörts af rök och vatten. Fråga *dels* huruvida rederiet och befälhafvaren å prämen vore ersättningsskyldiga för skadan, *dels* om og i hvad mån rederiet kunde vara skyldigt återbära i förskott uppburen frakt.

Under Maj månad 1902 försålde Landtbrukaren L. J. Lindroth i Stora Mellösa till firman Bjurström & Wallenberg i Stockholm ett parti hö och halm om 417 balar för ett pris af 1915 kronor 18 öre. Enligt aftal med Örebro Nya Rederiaktiebolag skulle partiet af bolaget fraktas från Segersjö vid Mälaren till kajen vid Barnhusviken i Stockholm och der aflämnas till köparen. Frakten 315 kr. 1 öre mottog bolaget i förskott. Den 24 Maj inlastades foderpartiet vid Segersjö brygga å en bolaget tillhörig pråm, förd af Skepparen Lars Johan Olsson med hjelp af en besättningskarl. Prämen anlände til Stockholm den 26 Maj kl. 10 e. m. Då prämen med dens last var för hög för att gå under Nya Kungsholmsbron, förtöjdes den i afbidan på att bron påföljande morgon skulle öppnas för genomfart til Barnhusviken, på anvisad plats vid brons södra sida i Mälaren. Olsson och prämkarlen gingo härefter till kojs ombord å prämen. Kl. omkring ett utbröt eld i lasten. Elden släcktes af brandkåren efter några timmar, men hade då en del af lasten uppbrunnit och en del kastats öfver bord. Återstoden omkring 300 balar, som voro skadade af eld, rök och vatten, såldes af Lindroth til firman Bjurström & Wallenberg för 100 kronor.

Lindroth instämde härefter såväl bolaget som Skepparen Olsson till Stockholms Rådstufvurätt med yrkande att som eldsvådan uppstått genom Olssons försummelse att ej hafva noggrann vård om lasten, hvilken ej aflemnats vid lossningsorten, bolaget och Olsson måtte förpligtas ersätta den förstörda lastens värde

samt bolaget åläggas återbära af detsamma uppburet fraktförskott. Lastens värde bestämde Lindroth med åberopande af 149 och 200 §§ Sjölagen till fakturapriset 1915 kr. 18 öre, efter afdrag af dels frakten 315 kr. 1 öre dels försäljningspriset för det tillvaratagna 100 kr. eller till 1500 kr. 17 öre.

Bolaget och Olsson bestredo käromålet under påstående att skadan berott af sådan olyckshändelse, som det ej stått i befälhafvarens eller besättningens makt att afvärja.

Af utredningen rörande eldens uppkomst framgick att elden tillförts prämen utifrån, i det antagligen någon person, som passerat Kungsholmsbron, med afsigt eller oafsigtligt kastat en brinnande tändsticka eller cigarrstump i lasten.

Lindroth anförde att det enligt 53 § Sjölagen ålegat Olsson såsom befälhafvare att hafva noggrann vård om lasten. Efter ankomsten till Kungsholmsbron hade emellertid Olsson och besättningskarlen gått til kojs och lemnat prämen med dess last utan tillsyn och vård. Hade såsom vederbort vaktkarl hållits, skulle denne ej allenast kunnat förhindra å kajen och bron varande personer att föra brinnande ämnen intill halmen, utan äfven, om antändning skett, genast släcka elden.

Bolaget och Olsson påstodo det vara allmänt brukligt att nattvakt icke hålles å fartyg i hamn. Stockholms brandordning ifrågasatte icke nattvakt vid annat tillfälle än då det eldades ombord, och Sjölagen fordrade icke heller att nattvakt skulle hållas å fartyg i hamn.

Beträffande bruket att utställa nattvakt hördes å ömse sidor vittnen.

Rådstufvurätten fann i dom den 23 Maj 1903 det väl vara upplyst, att Olsson, medan prämen legat förtöjd vid Nya Kungsholmsbron, underlåtit att för prämen hålla nattvakt. Då genom den å bolagets och Olssons sida förebragte bevisning emellertid måste anses styrkt, att dylik försigtighetsåtgärd icke i Stockholms hamn plägade iakttagas med afseende å fartyg med enahanda last, som ifrågavarande pråm vid tillfället innehaft, kunde Olsson genom sin berörda underlåtenhet icke anses hafva åsidosatt den honom såsom befälhafvare tillkommande plikt att vårda lasten. Då Olsson ej heller eljest, såvidt visats, genom någon försummelse eller felaktighet vållat ifrågavarande brand, fann Rådstufvurätten Lindroths mot Olsson förda talan icke kunna bifallas. Deremot ansåg Rådstufvurätten det böra antagas, att branden — oaktadt på sätt ofvan angifvits, någon försummelse ej kunde anses

ligga befälhafvaren till last — ägt rum under sådana förhållanden, att det stått i befälhafvarens eller besätningens makt att afvärja densamma. Bolaget såsom bortfraktare vore derför på grund af stadgandet i 142 § Sjölagen ansvarigt för skadan å lasten. För utrönande af denna skada beräknades värdet af lasten till köpesumman 1915 kr. 18 öre efter afdrag af i förskott guldna frakt 315 kr. 1 öre eller til 1600 kr. 17 öre. Den efter branden återstående delen af lasten ansågs icke hafva ägt högre värde än det af Lindroth för densamma erhållna beloppet 100 kr., hvadan den godset åsamkade skadan bestämdes till 1500 kr. 17 öre. Då bolaget derjemte enligt 151 § Sjölagen vore pligtigt återbära i förskott uppburna frakt, förpligtade Rådstufvurätten bolaget *dels* att till Lindroth genast mot kvitto återgälda frakten 315 kr. med 6 % ränta derå från den 27 Maj 1902, då olyckan inträffade och bolagets skyldighet att återgälda fraktbeloppet inträdde, och *dels* att med fartyg och frakt i skadestånd genast till Lindroth mot kvitto utgifva 1500 kr. 17 öre jemte 5 % ränta derå från stämningsdagen. Bolaget förpligtades derjemte ersätta Lindroths rättegångskostnader med 350 kr. jemte protokollslösen, hvaremot rättegångskostnaden mellan Lindroth och Olsson, med afseende å hvad i saken förekommit, dem emellan kvittades.

Från detta beslut voro två af Rådstufvurättens ledamöter skiljaktiga.

En ledamot yttrade: „Jag finner det så mycket mindre kunna antagas, att ifrågavarande brand innefattat sådan olyckshändelse, hvilken det ej stått i befälhafvarens eller hans besättningskarls makt att afvärja, som branden, efter hvad upplyst blifvit, uppstått under det pråmen med dess ifrågavarande för eldfara i hög grad utsatta last varit af Olsson och besättningskarlen lemnad utan all tillsyn. Den timade skadan måste derför anses hafva tilkommit genom Olssons försummelse, hvadan denne och bolaget såsom bortfraktare äro ansvariga för skadan. Då bolaget jemlikt 151 § Sjölagen är pligtigt återbära den i förskott guldna frakten med återfordrade 315 kronor, pröfvar jag skäligt förpligta dels bolaget att till Lindroth genast mot kvitto gälda sistnämnda belopp 315 kr. jemte ränta, dels Olsson och bolaget, det sistnämnda med fartyg och frakt, att ersätta Lindroth de varor, som vid förevarande brand för honom gått förlorade med 1500 kr. 17 öre jemte ränta, hvarförutom bolaget och Olsson af mig förpligtas godtgöra Lindroths rättegångskostnader med 350 kr. jemte protokollslösen.

Den andre ledamoten yttrade: „Jag är beträffande Lindroths talan mot Olsson ense med Rådstufvurätten. På grund af hvad i saken blifvit upplyst angående de omständigheter, under hvilka elden i lasten yppat sig och angående dess framfart, anser jag ifrågavarande skada å lasten hafva tillkommit genom olycks-händelse, som det ej stått i befälhafvarens eller besättningens makt att afvärja, hvadan bolaget såsom bortfraktare enligt min åsigt icke kan vara pligtigt ersätta Lindroth för skadan. Då Lindroth icke ens uppgifvit sig hafva gjort förbehåll om fraktens återbärande i händelse af olycka och ej heller eljest ådagalagt något förhållande, på grund hvaraf bolaget mot sitt bestridande kan förpligtas återbära frakten eller någon del deraf, finner jag Lindroths mot bolaget förda talan icke kunna bifallas."

Bolaget och Olsson sökte hos Svea Hofrätt ändring i Rådstufvurättens dom, Olsson beträffande rättegångskostnaden.

Hofrätten fann i dom den 13 November 1903 ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens dom i hvad talan deremot blifvit af Olsson fullföljd. Vidkommande bolagets ändringssökande fann Hofrätten, som lika med Rådstufvurätten ansåg bolaget vara för ifrågavarande skada ansvarigt, det vara i målet upplyst, att alenast 117 balar vid branden gått förlorade. Då bolaget enligt 151 § Sjölagen vore pligtigt återbära hvad å berörda 117 balar belöpt af den utaf Lindroth med 315 kr. 1 öre erlagda frakt för hela lasten eller 88 kr. 38 öre samt den Lindroth genom branden åsamkade förlust finge anses hafva uppgått till köpesumman för foderpartiet 1915 kr. 18 öre efter afdrag af berörda Lindroth besparade frakt 88 kr. 38 öre och försäljningssumman för efter branden kvarvarande 300 balar 100 kr. eller 1726 kr. 80 öre, pröfvade Hofrätten på det sätt ändra Rådstufvurättens dom, att bolaget förpligtades *dels* att till Lindroth mot kvitto genast återbära ofvanberörda fraktbelopp 88 kr. 38 öre jemte 6 % ränta derå från den 27 Maj 1902 *dels* att med ifrågavarande pråm och dess frakt mot betalningsbevis till Lindroth genast utgifva ersättning för den honom i ifrågavarande hänseende tillskyndade förlust med 1728 kronor 80 öre jemte 5 % ränta å sistnämnda belopp från stämningsdagen.

En ledamot af Hofrätten fann ej skäl att i Rådstufvurättens dom göra ändring.

Bolaget och Olsson fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t samt anhöllo, för bestyrkande af eldens hastiga utbredning och

omöjligheten för besättningen att släcka elden, om vittnesförhör med uppgifven person.

Lindroth bestred ändringssökandet.

Nedre Revisionen hemställde att Kungl. Maj:t måtte med afslag å bolagets och Olssons anhållan om vittnesförhör, pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligta bolaget och Olsson att ersätta Lindroths kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 100 kr. jemte domslösen.

Högsta Domstolens flesta ledamöter Justitieråden *Claëson, Wijkander, Billing* och *Silfverstolpe* biföllo Nedre Revisionens hemställan.

Justitierådet *Carlson* yttrade: „Jag finner ej skäl göra ändring i Hofrättens dom i hvad talan deremot blifvit fullföljd af Olsson. Beträffande åter bolagets ändringssökande, så enär ifrågavarande elds uppkomst och utbredning på grund af hvad i saken förekommit måste hänföras till olyckshändelse, som det ej stått i befälhafvarens eller besättningens makt att afvärja samt bolaget följaktligen icke är ansvarigt för den skada å foderpartiet, som af elden orsakats, men bolaget enligt 151 § Sjölagen är skyldigt återbära frakten för den del af foderpartiet, som vid branden gått förlorad, pröfvar jag rättvist att med ändring af domstolarnas beslut, i hvad de bolaget angå, förklara den mot bolaget i hufvudsaken förda talan icke kunna i vidsträktare mån bifallas än att bolaget förpligtas att, såsom Hofrätten stadgat, af uppburna frakten återbära 88 kr. 38 öre jemte 6 % ränta derå från den 27 Maj 1902 til dess betalning sker; blifvande kostnaderna i saken vid domstolarna mellan Lindroth och bolaget kvittade."

Indhold: 48. Arendals Sjørets: Brig „Ellida", Kapt. Th. Larsen mod Aktieselskabet Isaac Kallevig & Søn. — 49. Drammens Sjørets: Dampskibet „Beacon"s Rederi mod Dampskibsassuranceforeningen „Vidar". — 50. Kungl. Maj:ts Dom: Örebro Nya Rederiaktiebolag m. fl. mod Landtbrukaren L. J. Lindroth.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 17	Aargang V	1904

51.

Lidt om gjennemgaaende Konnossementer.

I „Tidsskrift for Retsvæsen" 1896 S. 199 ff. har Advokat *Kristen Johanssen* skrevet en interessant og lærerig Afhandling om gjennemgaaende Konnossementer. I samme Tidsskrift for 1898 S. 136 ff. har Overretssagfører *Johannes Bergh* som Supplement til hin Afhandling omtalt nogle norske Retsafgjørelser angaaende samme Emne, og endelig har Professor *Platou* i sit Værk om Sjøretten S. 333 ff. udtalt sig om disse Konnossementer væsentlig i Tilslutning til *Johanssen* i hvis Resultater ogsaa Professor *Viggo Bentzon* synes at være enig, se hans Forelæsninger over den danske Sjøret S. 192—193.

Hvad der iøvrigt maatte findes paa Prent herom i den skandinaviske Litteratur, er mig ikke bekjendt.

Min Hensigt med at tage dette Spørgsmaal op her er alene at forsøge paa en Imødegaaelse af enkelte af de Resultater, som *Johanssen* er kommet til, og det bliver derfor nødvendigt til en

Begyndelse kortelig at gjøre Rede for *Johanssens* Opfattelse. For at simplificere Sagen og lette Forstaaelsen tager jeg et bestemt Exempel. En Transportør A. udsteder i Baltimore gjennemgaaende Konnossement for et Parti Mel, som han forpligter sig til at transportere til Hamburg, hvorfra han har at besørge det med et andet Skib videre til Christiania for dér at levere det paa vanlig Maade til Indehaveren (N.) af det gjennemgaaende Konnossement, mod Betaling af den hele Fragt o. s. v. Efterat dette Konnossement er udstedt, fragter A. Skib for Transporten af Melet fra Hamburg til Christiania; for denne Reise afsluttes der vanligt Certeparti, i hvilket det udtrykkelig anføres, at det Gods, som skal transporteres, er det i Baltimore indskibede Mel, der er afsendt under et gjennemgaaende Konnossement. I Hamburg omlades Godset i det befragtede Skib, hvis Fører eller Expeditør (B.) ikke udsteder Konnossement, men alene giver Modtagelsesbevis for Varerne. Melet viser sig at være delvis bedærvet, hvorom B. tager fornødent Forbehold i Modtagelsesbeviset, og Skaden skyldes Aarsager, for hvilke Udstederen af det gjennemgaaende Konnossement er ansvarlig. At A. overfor N. er ansvarlig for denne Skade, naar den er opstaaet paa Reisen fra Baltimore til Hamburg, er naturligvis ikke omstridt. *Johanssen* formener, at A. ogsaa er ansvarlig, naar Skaden er opstaaet paa Reisen fra Hamburg til Christiania, og dette er vistnok ogsaa rigtigt, medmindre de i Konnossementet benyttede Udtryk viser, at A. kun har paataget sig at finde passende Skib for den sidste Del af Reisen; han maa da være uden videre Ansvar, naar han har opfyldt denne Forpligtelse. Har han derimod paataget sig Transporten helt frem, maa det ogsaa være hans Risiko i Forhold til N., naar Godset paa den sidste Del af Reisen tager Skade eller gaar tabt ved Aarsager, for hvilke der ikke ved det gjennemgaaende Konnossement eller ved Loven er indrømmet Ansvarsfrihed. Men naar *Johanssen* gaar saavidt som til at antage, at B. ogsaa er ansvarlig for Skade og Tab, der skriver sig fra et Tidspunkt, som ligger forud for hans Overtagelse af Varerne, og i det hele formener, at B. har det samme Ansvar (med en enkelt

Undtagelse, hvorom nærmere nedenfor) ifølge det gjennemgaaende Konnossement, som dettes Udsteder, A., saa tror jeg, at han her gaar for vidt, hvilket jeg i det følgende skal forsøge at godtgjøre.

Først vil jeg forudskikke den Bemærkning, at naar et af *Johanssens* væsentligste Argumenter er det, at enhver anden Opfattelse end den, han forsvarer, vil være „uheldig i sine praktiske Følger", saa menes hermed uheldig for Ladningseierne. Det er overhovedet en Eiendommelighed, som man stadig møder hos juridiske Forfattere, der behandler dette og beslægtede Emner, at naar de taler om, at en vis Anskuelse er „uheldig" eller „uantagelig" i sine Konsekvenser, saa menes hermed uheldig og uantagelig for Kjøbmanden; jo større Ansvar der kan lægges over paa Rederen, des „heldigere" er Resultatet i sine praktiske Følger. Med nøiagtig samme Ret vilde jeg kunne argumentere ud fra, at *Johanssens* Opfatning vilde være yderst uheldig i sine praktiske Følger, nemlig for Skibsfarten, men ligesaalidt som jeg anerkjender Berettigelsen af dette Argument for mig selv, vil jeg anerkjende det berettigede for andre i at benytte det paa omvendt Maade.

Johanssen siger, *at saasnart Varerne er indladet i Skib Nummer to, kan Indehaveren af det gjennemgaaende Konnossement gjøre en selvstændig Ret gjældende mod Skibets Vedkommende: thi dettes Fører har paa den ene Side overfor sin Befragter (Udstederen af Dokumentet) paataget sig at ville være ansvarlig efter det gjennemgaaende Konnossement, og paa den anden Side ved Indladningen manifesteret, at han ogsaa overfor angjældende Tredjemand vil være bundet.*

Det paastaaes altsaa, at B. overfor A. har paataget sig at være ansvarlig efter det gjennemgaaende Konnossement, med andre Ord, at B. har sluttet en Kontrakt med A., hvorved han forpligter sig til i Christiania at udlevere til N. Godset i samme gode Stand og Forfatning, hvori det afskibedes i Baltimore, skjønt det paa Reisen dertil er blevet delvis bedærvet eller er gaaet tabt. Jeg kan imidlertid for det første ikke tænke mig Muligheden af, at nogen Reder, som er ved sin Fornufts fulde Brug, skulde ville afslutte en saa urimelig Kontrakt, ligesaalidt som jeg

kan tænke mig, at nogen Transportør i Baltimore skulde ville tage paa sig at finde en Reder, der var parat til at slutte en Molbo-Kontrakt om at levere bedærvede Varer i god Stand i Christiania. Dernæst er at bemærke, at en Kontrakt mellem A. og B. umulig kan skabe nogen direkte Ret for N. Negter f. Ex. B. at opfylde Kontrakten, vil A., men ikke N., kunne sagsøge ham til Erstatning. *Johanssen* er naturligvis opmærksom herpaa og føier derfor til, at det er ved Indladningen, at B. tilkjendegiver, at han vil være bunden overfor N.; men hans Forpligtelse overfor denne beror da ikke paa B.s Kontrakt med A., som N. intet kjender til og intet har med at gjøre, men den beror paa, at B. har modtaget N.'s Varer til Videretransport. *Grundlaget for hans Forpligtelse til at aflevere Godset bliver da ikke det gjennemgaaende Konnossement, men Varernes Modtagelse, og herpaa kan umulig grundes anden Forpligtelse end den at udlevere, hvad man har modtaget til Transport.* Derimod maa N. være berettiget til at gaa ud fra, at B. har paataget sig at *transportere* Godset paa de i det gjennemgaaende Konnossement opstillede Betingelser, naar han ikke gjennem særskilt Konnossement eller paa anden Maade har tilkjendegivet N., at han transporterer Varerne paa sine egne Betingelser, en Fremgangsmaade, der naturligvis, som ogsaa af *Johanssen* fremhævet, vil være at anse som et Kontraktsbrud fra A.s Side overfor N., og for hvis Følger A. maa indestaa.

Johanssen er selv opmærksom paa, at det ikke gaar an uden videre at anse B. ansvarlig for, at Konnossementets Beskrivelse af Godset ogsaa passer paa det i den Tilstand, hvori det leveres B. i Hamburg. For at raade Bod paa de iøinefaldende Urimeligheder, dette vilde føre til, gjøres det gjældende, at det maa være en „klar Kontraktsforudsætning" mellem A. og B., at A. maa stille passende Sikkerhed for Destinatærens mulige Erstatningskrav, medmindre A. kan overbevise B. om, at Tabet af Godset eller dets Beskadigelse paa Reisen Baltimore—Hamburg skyldes Aarsager, for hvilke A. intet Ansvar har. Hertil er imidlertid at bemærke, at *Johanssens* Udgangspunkt er det, at

B. overfor A. har paataget sig dennes fulde Forpligtelse ifølge det gjennemgaaende Konnossement. Hvis dette er rigtigt, savnes enhver Hjemmel for B. til *senere* at knytte nye Betingelser til denne Forpligtelses Overtagelse. Han kan ved Kontraktens Afslutning gjøre Forpligtelsens Overtagelse betinget af, at A. stiller Sikkerhed, hvis det viser sig ved Godsets Omladning i hans Skib, at det ikke svarer til Beskrivelsen i Konnossementet, men har han forsømt at forbeholde sig saadan Sikkerhed, maa han finde sig i at nøies med sit Regreskrav overfor A.; thi den klare Kontraktsforudsætning er ikke, at der stilles Sikkerhed, eiheller at Godset er tilstede i vedbørlig Mængde og Tilstand, men alene, at A. skal svare ham for Følgerne, hvis der er Mangler eller Skade ved Godset. At lægge andet eller mere ind i Kontrakten, naar denne kort og godt gaar ud paa at B. skal overtage A.s Ansvar efter det gjennemgaaende Konnessement, vilde være den rene Vilkaarlighed, saalænge ikke en positiv Lovbestemmelse kan paaberaabes til Støtte derfor.

Som tidligere bemærket tror jeg ikke, at man ved Undersøgelsen af et Spørgsmaal som det foreliggende bør lægge nogen afgjørende Vægt paa, hvilket Resultat der i sine praktiske Følger er heldig for den ene eller anden Part, men med dette Forbehold vil jeg dog ikke tilbageholde den Bemærkning, at hvis N. er en forstandig Mand, vil han være meget mere fornøiet med det Resultat, jeg er kommet til, end med *Johanssens*. Ifølge min Opfattelse af den retlige Situation har B. at modtage og transportere Varerne, hvad enten der mangler noget, eller der findes nogen Skade eller ei, medens han efter *Johanssens* kun da er forpligtet dertil, enten naar A. forsyner ham med Beviser for, at Tabet eller Skaden skyldes Aarsager, som han ikke har Ansvar for, eller stiller B. Sikkerhed. Hvorledes vil nu dette arte sig i Praxis. Jo, B. vil begynde at indskibe Lasten, og naar han har indladet det allermeste deraf, viser det sig først, at der er en Manko eller Skade. Saa henvender han sig til A., som svarer, at det skal han ikke bryde sig om, det har ingenting at betyde, eftersom Skaden eller Mankoen skyldes en *force majeure,*

hvorfor han intet Ansvar har. B. finder imidlertid ikke dette overbevisende, og han forlanger derfor Garanti, som A. negter at give ham. Saa anser B. sig løst fra Kontrakten, oplosser den allerede indtagne Ladning, og A. maa da begynde forfra med at søge andet Skib til Transportens Fuldførelse. Teorien om A.s Pligt til at skaffe Bevisligheder eller Garantier vil vise sig at føre til Kjævlerier og Processer og deraf følgende Forsinkelser og maaske yderligere Skader og Tab paa N.s Last, og Moralen bliver saaledes den, at N. staar sig langt bedre ved, at B. ansees ubetinget forpligtet til at udføre den Transport, han har paataget sig; da det samme gjælder A. og B., er jeg i den lykkelige Stilling at kunne gjøre Regning paa alle Interesserede som Tilhængere af min Synsmaade, hvilket ikke skulde synes at være noget daarligt Argument for dens Rigtighed — det er da ialfald bedre end *Johanssens,* for han har kun den ene af de Interesserede paa sin Side, og det tilogmed alene naar denne ikke forstaar, hvad der tjener til hans eget Gavn.

Johanssens prisværdige Ængstelse for ud fra sin Opfattelse at gjøre B. Uret, viser sig yderligere deri, at der endnu er et Punkt, hvor han er klar over, at hans Teori om B.s Overtagelse af det fulde Konnossementsansvar vilde føre til uantagelige Konsekvenser selv overfor B., og hvor derfor en Lempelse i dette Ansvar maa indrømmes. Det er med Hensyn til Ansvar, *der flyder af Fragtkontrakten, og hvis Begrundelse er at søge i Begivenheder, hvis Indtræden eller Ikke-Indtræden ikke lader sig se, hverken af Dokumentet eller Varerne selv.* For saadant Ansvar formenes B. at maatte være fritaget, saa at f. Ex. Erstatningsforpligtelse for Skade, paaført N. ved en Deviation under den første Del af Transporten, ikke skal ansees overtagen af B. Det er forstaaeligt, at *Johanssen* har anseet det nødvendigt at fritage B. for dette Ansvar, fordi det ikke vil være muligt at anvise ham et betryggende Værn derimod ved Sikkerhedsstillelse eller paa anden Maade. Der forsøges imidlertid ingen rationel Begrundelse for denne Lempelse i Ansvaret, hvis Nødvendighed jeg derfor mener at kunne tage til Indtægt for min Opfattelse. Antages B. at

have overtaget Ansvaret efter det gjennemgaaende Konnossement, maa han sluge Kamelen med alt Tilbehør, uden at det kan tillades ham at udsile saa meget som en Myg. Har han først paataget sig at aflevere bedærvede Varer i frisk Tilstand, kan han saamænd ogsaa gjerne tage lidt Deviationsansvar og deslige paa sin Samvittighed!

Johanssen lægger megen Vægt paa, at Rettighederne og Forpligtelserne ifølge det gjennemgaaende Konnossement ikke kan skilles ad, og at derfor B., som kræver sin Ret, nemlig Fragten paa Grundlag af dette Dokument, ogsaa maa være bundet ved samtlige de Forpligtelser, som det paalægges Udstederen. Der gaaes herved ud fra, at de to Transportører „regelmæssig" vil ordne sig saaledes, at B. har at hæve det hele Beløb hos N. Hvorvidt denne Fremgangsmaade er den regelmæssige, tør jeg ikke udtale mig om; risikabel for B. er den ialfald, da han jo aldrig kan vide, hvilke Brud paa Kontrakten der kan være begaaet, inden han overtog Varerne, og for Erstatningskrav i den Anledning vil N. have Panteret i Fragten. Vælges imidlertid en saadan Fremgangsmaade, sker der jo ikke andet, end at A. overdrager B. sin Ret til Fragten; det er ganske indlysende, at N.s Retsstilling ikke derved kan forskjærtses i ringeste Maade — de Forpligtelser, der i Kraft af det gjennemgaaende Konnossement hviler paa A. og B., maa disse opfylde for at erhverve Ret til Fragten. At B. for at opnaa denne Ret nødvendigvis skulde overtage A.s Forpligtelser ifølge det gjennemgaaende Konnossement, med andre Ord, at N. ved saadan Overdragelse skulde opnaa den gunstigere Retsstilling, at der nu er to Forpligtede, hvor der før kun var en, er dunkel Tale for mig. Den Slutning, at B. maa overtage Forpligtelserne ifølge det gjennemgaaende Konnossement, fordi hans Rettigheder afhænger deraf, synes mig at være aabenbart urigtig; skal der sluttes noget, kan det ikke være andet, end at B. maa finde sig i, at han ikke faar Fragten, forinden de Forpligtelser, hvoraf Fragtens Betaling er afhængig, bliver opfyldte. *Johanssen* synes ogsaa her at overse, at han, som tidligere anført, har maattet indrømme en Lempelse i B.s Ansvar forsaavidt angaar visse Forplig-

telser, saa at Teorien om Pligternes og Rettighedernes Uadskillelighed dog ikke vilde lade sig gjennemføre fuldtud, selvom der ellers ikke var noget at indvende imod den.

Vender vi os nu atter til vort Exempel med det bedærvede Mel, bliver altsaa Retsstillingen som følger:

N. har Sjøpant i den hele Fragt for sin Erstatningsfordring, og han behøver intetsomhelst at dokumentere om Tiden for Skadens Opstaaen for at kunne holde sig til Fragten. Er denne tilstrækkelig til Dækning af hans Fordring vil han holde tilbage det fornødne Beløb, og B. vil da have Regres til A., hvis det, som bliver igjen af Fragten ikke forslaar til at dække den Del af Fragten, han skal have. Forslaar den hele Fragt ikke til Fyldestgjørelse af N.s Krav, kan han holde sig til A.s Skib, som har udført den første Del af Transporten; for at kunne gjøre det, behøves der intet Bevis for, *naar* Skaden er opstaaet, fordi A. som Udsteder af det gjennemgaaende Konnossement er ansvarlig ifølge dette for den hele Transport. Kan eller vil N. ikke holde sig til A. og hans Skib, nytter det ham ikke at forsøge at holde B. ansvarlig, naar Skaden er opstaaet paa Strækningen Baltimore—Hamburg, idet B. kun er ansvarlig for den Skade, Godset lider, medens det er under hans Varetægt.

Det vil vistnok blive indrømmet, af enhver, der ser uhildet paa Tingene, at N. ikke er brøstholden ved denne Opfattelse af den retlige Situation. Naar *Johanssen* som et Bevis paa det ubillige overfor N. anfører, *at i det Øieblik, hvor han bliver istand til at gjøre sit Krav gjældende, vil det Skib, hvis Vedkommende har udstedt det gjennemgaaende Konnossement, regelmæssig forlængst være i ny Fart,* saa vil jeg dertil kun bemærke, at denne formentlige Ubillighed ikke bør afhjælpes ved nøiagtig den samme Ubillighed overfor B.; thi det maa erindres at i det Øieblik, hvor B. skulde gjøre sit Regreskrav gjældende mod A., vil det Skib, hvortil han, udfra mit Synspunkt, nærmest har at holde sig, regelmæssig forlængst være i ny Fart. Han er endda forsaavidt værre stillet end N. som hans Regreskrav mod A, ikke er forsynet med Sjøpant i dennes Skib, hvad der i mange Lande vil være en Hindring

for dets Beslaglæggelse, saa at han er henvist til et personligt Søgsmaal i det fjerne mod A.

I det foregaaende er forudsat, at B. ikke har udstedt selvstændigt Konnossement, men paataget sig Transporten i Henhold til det gjennemgaaende Konnossement. Det er imidlertid vistnok ikke ualmindeligt, at A. ordner den videre Transport saaledes, at B. udsteder selvstændige Konnossementer for Strækningen Hamburg—Christiania, og hermed er da Veien aabnet for saadanne Konflikter, som de af *Bergh* l. c. refererede Domme giver Exempler paa. Den af *Bergh* omtalte Byretsdom, som, hvad Resultatet angaar, utvivlsomt var korrekt, interesserer os kun her, forsaavidt der i samme synes at forekomme Udtalelser, hvorefter N. skulde være berettiget til af B. at fordre Varen udleveret, selvom han ikke kan præstere de af B. udstedte Konnossementer. Dette stemmer med, hvad *Johannesen* udtaler, S. 207, og Professor *Platou* sees ogsaa at være enig heri. Det forekommer mig imidlertid at maatte være i høi Grad tvivlsomt, om dette er korrekt. Til en Ret for N. til at kræve Godset udleveret, svarer en Pligt for B. til at udlevere det, og B.s Pligter i saa Henseende er fastslaaet ved Sjølovens § 139, som paalægger ham at udlevere Godset til den, der melder sig med et saadant Exemplar af Konnossementet, som efter § 134 berettiger ham til at fordre Udlevering af Godset, men det Konnossement, her tales om, kan ikke godt være andet end det af B. udstedte Konnossement, eftersom det er i Henhold til det, at han transporterer Godset og ikke i Henhold til Gjennemgangskonnossementet, som hverken han eller Sjøloven kjender noget til. B. vil derfor formentlig allerede af denne Grund uden Risiko kunne negte at udlevere Godset til N., selvom han anerkjender, at det Gods, han kommer frem med, er det samme som det, der repræsenteres ved det gjennemgaaende Konnossement. Den nødvendige Konsekvens heraf er da den, at han er forpligtet til at udlevere til Indehaveren af hans eget Konnossement. Ifølge *Berghs* Referat af Christiania Byrets Dom i Sagen: Bjølsen Valsemølle mod Sev. Chr. Andersen skulde Byretten bygge sin herimod stridende Anskuelse paa den Betragtning, at Møllen ved Indløsningen

af de gjennemgaaende Konnossementer var bleven Eier af Godset, og at de Manipulationer, som maatte være foregaaede under Transporten, tilligemed de Papirer, som i denne Anledning maatte være udfærdigede mellem Transportørerne indbyrdes, bør være Vareeieren uvedkommende og ingenlunde hindre ham fra at vindicere den identificerede Vare. At Møllen, under de angivne Omstændigheder, kunde vindicere sit Gods, er der vel ingen, som vil benegte, men det maa erindres, at Godset i dette Tilfælde var oplagt af Skipperen. Det kan umuligt være Byrettens Mening at udtale, at en Skipper skulde være forpligtet eller berrettiget til at udlevere Godset til den, som paastaar eller beviser at have Eiendomsret, naar en anden møder op behørig legitimeret ved Konnossement. Byrettens Udtalelser er i det Hele noget uklare efter *Berghs* Referat. Givet er det, at Spørgsmaalet om Eiendomsforholdet til Varerne ikke bør blandes op i Spørgsmaalet om, til hvem Skipperen skal udlevere Godset. Dette afhænger af, hvem der er behørig legitimeret ved Konnossementet, hvilket atter under de forudsatte Forhold afhænger af, om det gjennemgaaende Konnossement eller B.s Konnossement skal ansees som det rette legitimerende Dokument. Jeg mener altsaa, at Sjølovens § 139 og § 134 alene har B.s Konnossement for Øie, og jeg maa tilstaa, at jeg er ganske ude af Stand til at forstaa, hvorledes en modsat Paastand kan tænkes begrundet.

Efterat have fastslaaet, at B. er forpligtet til at udlevere Godset til Indehaveren af det gjennemgaaende Konnossement, selvom denne ikke kan tilveiebringe det af B. udstedte Konnossement, udtaler Professor *Platou* l. c.: *Som det sees, kan Skipperen her komme i en vanskelig Stilling*; *thi kommer det af ham udstedte Konnossement paa Afveie og i godtroende Tredjemands Haand, er han forpligtet til at skaffe Varen eller yde Erstatning; naturligvis vil han have Regres til Afladeren (Agenten i Hamburg), der havde fortiet, at Godset gik under Gjennemgangskonnossement (hvilket var et Retsbrud), og saaledes utvivlsomt var erstatningspligtig ligeoverfor den skadelidende Skipper.* Altsaa, Skipperen er forpligtet til at udlevere de samme

Varer baade til den ene og til den anden! og dette udtales ganske koldblodigt med Petit i en Anmærkning uden den ringeste Medlidenhed, uden Antydning af, at der dog maaske var en Mulighed for, at det kunde være anderledes, uden et Trøstens Ord til den Reder, der saaledes maaske bliver en ruineret Mand; men man maa huske, at det er Rederen, det gaar ud over, og at Resultatet forsaavidt er at anse som „heldigt i sine praktiske Følger". Alt, hvad der indrømmes, er et Regreskrav mod en Aflader, der synes at være en Bedrager af den Slags, som sjelden sidder inde med nogen større Formue, og som naturligvis forlængst vil være over alle Bjerge „i det Øieblik, hvor Rederen bliver istand til at gjøre sit Regreskrav gjældende".

Platou har forresten efter min Formening Ret i, at Skipperen ifalder Ansvar overfor Indehaveren af de Konnossementer, han har udstedt, og netop derfor kan Skipperen ikke være beretiget eller forpligtet til at udlevere Godset til N. Det er umuligt, at den retlige Situation kan være den, at Skipperen skal udlevere baade til den ene og den anden. Skal han udlevere til *N.*, maa han være fritaget for at udlevere til andre, og erstatningspligtig overfor andre kan han da ikke blive, medmindre han ved egen Uforsigtighed eller forsætlig har været medvirkende til, at Indehaveren af hans Konnossement er blevet ført bag Lyset og derved paaført Tab.

Til Undgaaelse af Misforstaaelser vil jeg kun, inden jeg afslutter disse Strøbemærkninger, pointere, at de alene har Hensyn til et Tilfælde, hvor Situationen er som beskrevet i det Exempel, jeg stillede i Spidsen. Er dette gjennemgaaende Konnossement udstedt af en Transportør, som er Medlem af et Forbund af Transportører, der i Forening har paataget sig den hele Transport, bliver den retlige Situation en ganske anden, idet der da i vidt Omfang maa antages at indtræde solidarisk Ansvar for de enkelte Medlemmer af Forbundet.

J. J.

52.

Norges Høiesteret, den 17de September 1904.

Aktieselskabet „Silden"
(Adv. H. Feragen)

mod

A. E. Nilson
(Adv. Johan Bredal).

Den i nærværende Samlings Aargang II S. 443 ff. om No. 75 indtagne Dom, afsagt af Christiania Sjøret, omstødes af Høiesteret, der anser det godtgjort, at Kapteinen maa have været sig bevidst eller ialfald burde have været sig bevidst, at han ved sin dristige Manøvre udsatte Skibet for Fare, ligesom man maa gaa ud fra, at denne risikable Manøvre var unødig, idet en Svingning af Fartøiet ude paa Vidden istedetfor inde i det trange Sund, vilde kunnet være udført med fuld Tryghed. Efter dette blev Kapteinen dømt til at erstatte den lidte Skade, jfr. *Sjøfartslovens § 59.*

I nærværende Sag blev af Christiania Sjøret under 28de Oktober 1901 afsagt saadan Dom: „Kontracitanten, Aktieselskabet „Silden", bør til Hovedcitanten, A. E. Nilson, betale Kr. 3495.48 — tre Tusinde fire Hundrede niti fem Kroner firti otte Øre —, men bør iøvrigt for hans Tiltale i denne Sag fri at være.

Som Sjøpanthaver i Henhold til Lov om Sjøfart af 20de Juli 1893 § 268,2 kjendes Hovedcitanten berettiget til at sætte Dampskibet „Anna Caroline" til Tvangsauktion for i dets Udbringende at søge Fyldestgjørelse for nævnte Fordring.

Hovedcitanten bør for Kontracitantens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves saavel i Hoved- som Kontrasøgsmaal."

At efterkommes o. s. v."

Denne Dom er af begge Parter indbragt for Høiesteret.

Hovedappellanten, Aktieselskabet „Silden", har nedlagt Paastand om, at Sjørettens Dom underkjendes, og at A. E. Nilson tilpligtes at betale Aktieselskabet Kr. 3460.62 med lovlige Renter.

Kontraappellanten, A. E. Nilson, paastaar sig hos Aktieselskabet tilkjendt Kr. 3523.48 med 4 % Rente fra 15de Januar 1901 til Betaling sker.

Begge Parter har derhos paastaaet sig tilkjendt Sagsomkostninger for begge Retter.

Med Hensyn til Sagens Gjenstand henvises til Sjøretsdommens Præmisser.

For Høiesteret har Aktieselskabet ikke opretholdt sine i Sjøretsdommens Præmisser under I og II omhandlede Indsigelser mod det af Nilson fordrede Lønsbeløb, og Parterne ere saaledes enige om, at dette uden Afkortning sættes til de af Nilson paastaaede Kr. 3523.48. Nogen Indsigelse mod Nilsons Paastand om Renter af dette Beløb er ikke fremkommet. Naar Nilsson ikke for Høiesteret har optaget sin Paastand for Sjøretten om at tillægges Sjøpanteret, er Grunden dertil, at Skibet, efter hvad der oplyses, senere er solgt ved Tvangsauktion og Sjøretsdommens Beløb sikret ved Deposition.

Tvisten angaar saaledes for Høiesteret alene, hvorvidt den i Sjøretsdommens Præmisser under III omhandlede Grundstødning er at tilregne Nilson saaledes, at han, som af Aktieselskabet paastaaet, bør tilsvare det derved forvoldte Tab

Kr. 6984.10.

Naar herfra trækkes de ovenfor anførte ..... - 3523.48,

udkommer det af Aktieselskabet for Høiesteret paastaaede Beløb ..... Kr. 3460.62.

Angaaende de nærmere Omstændigheder ved Grundstødningen og det derunder Passerede, henvises til det anførte Afsnit III af Sjøretsdommens Præmisser. I disse er det umiddelbart forinden den omhandlede Manøvre mellem Kaptein Nilson og Kjendtmanden Passerede gjengivet efter, hvad Skibets Baadsmand, som ved Leiligheden forrettede som Rormand, derom havde forklaret under Sjøforklaringen og under et Tingsvidne i Bergen den 26de Juli 1901. Kjendtmanden var nemlig ikke selv blevet afhørt under Sjøforklaringen eller, medens Sagen stod for Sjøretten. Senere er dette skeet, nemlig under et i Søndre Helgeland den 15de Juni 1903 optaget Tingsvidne. Under dette har Kjendtmanden provet, at det var Kaptein Nilson selv, som først talte om at gaa „ned paa Vidden" for at faa vendt Skibet og bragt

det nordover til den udseede Ankerplads, og at Vidnet heri var enigt. Men imidlertid maa — fortsætter Vidnet — Nilson have forandret sin Anskuelse, idet han ønskede Vendingen foretaget forinden og spurgte, om dette lod sig gjøre. Dertil svarede saa Vidnet: „Jeg har ikke nogen Greie paa, om det lader sig gjøre" — en Udtalelse som Vidnet grunder dels paa, at Farvandet var trangt, og dels paa, at han ikke kjendte Fartøiets Lydighed paa Roret, hvortil kom, at der var noksaa stærk Vind fra Vest-Nord-Vest. Vidnet udtaler som sin Mening, at den foretagne Svingningsmanøvre var uforsvarlig i Betragtning af det stormende Veir og det trange Farvand. Vidnet gjorde dog ikke Kapteinen opmærksom paa denne sin Mening, ligesaalidt som nogen af de øvrige Tilstedeværende gjorde nogen Indvending. Efter Vidnets Opfatning vilde Grundstødningen være undgaaet, dersom man havde gaaet ned paa Vidden, snuet der og saa gaaet tilbage opover Sundet. Paa Forehold af, at ifølge Baadsmandens Sjøforklaring skulde det være Vidnet, der foreslog for Kapteinen at snu ude paa Vidden, hvilket denne fandt unødvendigt, og at da Kapteinen saa foreslog at svinge Fartøiet inde i Sundet, svarede Vidnet ikke andet end: jo, jo, erklærer Vidnet, at han ikke kan erindre den af Baadsmanden saaledes omtalte Forhandling og fastholder sit Prov.

For Høiesteret er videre fremlagt en Erklæring fra Lods Nordhus, som efter det Oplyste maa forudsættes at være særlig godt kjendt med Lokaliteter m. V. Han udtaler, at det efter hans Mening var „meget farligt" at udføre den af Nilson planlagte Manøvre, naar tages i Betragtning det smale Sund og Vindens daværende Styrke.

Høiesteret antager, særlig i Betragtning af de Udtalelser, der foreligger fra Fartøiets Lods, Kjendtmand og Rormand om Manøvrens Dristighed, at Kapteinen maa have været sig bevidst eller ialfald burde have været sig bevidst, at han ved samme udsatte Skibet for Fare, ligesom man maa gaa ud fra, at denne risikable Manøvre var unødig, idet en Svingning af Fartøiet ude paa Vidden istedetfor inde i det trange Sund vilde kunnet være udført med fuld Tryghed. Ogsaa dette antager man, at Kapteinen har havt eller burde havt fuld Forstaaelse af. Naar da Kapteinen under saadanne Omstændigheder lader det staa til og vælger den farlige Fremgangsmaade istedetfor den ufarlige, findes han ikke at kunne undgaa Ansvar. Sjøretten har udtrykkelig erklæ-

ret, at Kapteinens Optræden vidner om Mangel paa Erfaring og sjømandsmæssigt Skjøn, men med Sjøretten kan man ikke være enig i, at det kan diskulpere Kapteinen, at ingen af de Ombordværende gjorde ham paa nogen eftertrykkelig Maade Modforestilling. Hvad specielt Kjendtmanden angaar, kan man ikke gaa ud fra, at fra dennes Side nogen udtrykkelig Billigelse af Kapteinens Forehavende foreligger, fordi om han har ladet falde Ordene: „ja, ja" eller „jo, jo". Nogen positiv Tilslutning indeholdes ikke med Nødvendighed i denne Ytring, hvis Mening væsentlig vil afhænge af den Tone, hvori Ytringen siges. Dette stemmer ogsaa forsaavidt med Lodsens Forklaring, som Lodsen udtaler, at naar Kjendtmanden svarede „ja, ja", opfattede han hans Svar som udtrykkende: „Gjør, som du vil."

Efter det Anførte vil det ved Havariet lidte Tab være af Kapteinen at tilsvare.

Imod det som Tab opførte Beløb Kr. 6984.10 er der for en enkelt Post gjort Indsigelse. Dette gjælder et Beløb 1000 Kroner for 400 Tdr. Kul, hvorom Kontraappellanten gjør gjældende, at de ikke er medgaaede i Anledning Havariet. For Sjøretten er imidlertid forsaavidt alene anført, at de i Trondhjem indkjøbte 400 Tdr. Kul „paa langt nær blev opbrugte under Tilbagefarten til Brønø". Særlig under Hensyn til, at de i Trondhjem indkjøbte Kul ogsaa maatte tjene til Erstatning af de paa Turen fra Brønø til Trondhjem opbrugte, kan ikke denne Anførsel betragtes som en utvetydig Benegtelse af, at saa meget Kul er medgaaet i Anledning af Havariet. Og naar Hovedappellanten har protesteret mod den for Høiesteret fremsatte Benegtelse heraf som ny, finder man derfor at maatte sætte den ud af Betragtning.

Hovedappellantens Paastand antages saaledes at burde tages tilfølge.

Processens Omkostninger for begge Retter finder Kontraappellanten at maatte tilsvare.

I Henhold hertil afsiges saadan

D o m:

Kontraappellanten, A. E. Nilson, bør til Hovedappellanten, Aktieselskabet „Silden", betale 3460 — tre Tusinde fire Hundrede

og sexti — Kroner 62 — to og sexti — Øre med 4 — fire — Procent i aarlig Rente deraf fra 25de Februar 1901 til Betaling sker.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret betaler Kontraappellanten til Hovedappellanten med 600 — sex Hundrede — Kroner.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 51. Lidt om gjennemgaaende Konnossementer. — 52. Norges Høiesteret: Aktieselskabet „Silden" mod A. E. Nilson.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 18	Aargang V	1904

53.

Kungl. Maj:ts Dom den 15 Juni 1904.

Sjökaptenerna J. Ahboling och M. Oschmuzneck

emot

Grosshandlaren O. Jacobsson.

Ett parti potatis, som med segelfartyget „Polaris" fraktas från Stettin til Åhus, befinnes vid framkomsten hafva till största delen öfvergått till förruttnelse. Fråga *dels* huruvida den omständigheten att lastemottagaren, med vetskap om att lasten varit skadad, förfogat öfver densamma kunde medföra skyldighet för honom att gälda frakt och öfverliggedagsersättning, *dels* huruvida lastemottagaren kunde vara berättigad att ur fartyget bekomma ersättning för skadan såsom orsakad genom befälhafvarens försummelser i fråga om afgångstid från lastningsorten och potatispartiets vårdande efter inlastningen.

Den 21 September 1901 afslutades i Stettin mellan Sjökaptenen J. Ahboling såsom befälhafvare å segelfartyget „Polaris" samt firman Tillach & Böhm ett certeparti, enligt hvilket Ahboling åtog sig att med nämnda fartyg frakta från Stettin till Åhus eller Sölvesborg, enligt order vid tecknande af konnossement, en hel

och bekväm last potatis. I certepartiet stadgades, att fartyget skulle vara tätt och till resan utrustadt på ett fullkomligt sjövärdigt sätt; att lasten skulle lemnas åt kaptenen inom 6 löpande arbetsdagar på flott vatten fritt vid sidan och återtagas inom 6 löpande arbetsdagar på flott vatten fritt vid sidan; att i händelse af möjligen inträffande dröjsmål skulle kaptenen godtgöras för hvarje bevislig vänte- och öfverliggedag med 60 rm.; att kaptenen skulle efter fullbordad lastning af fartyget och i besittning af alla lagligen erforderliga handlingar afsegla vid första gynsamma vind utan uppehåll till sin lossningsort; att frakten skulle utgöra 3 rm. 75 pf. för hvarje ton med 30 rm. gratifikation för kaptenen samt att kaptenen ej skulle ansvara för sjö- eller andra skador, hvilka utan hans eller besättningens vållande kunde uppkomma å lasten.

Enligt konnossement den 3 Oktober 1901 erkände Ahboling sig hafva i Stettin af förenämnda firma ombord å „Polaris“ mottagit 279,720 kg. goda och friska fabrikspotatis för att efter lycklig resa aflemna desamma i samma goda tillstånd i Åhus till order i enlighet med de i certepartiet upptagna villkor. Å konnossementet tecknade Ahboling: „Icke ansvarig för innehåll, vigt, kvalitet, bräck, förstörelse och skada“.

Enligt fartygets dagbok hade inlastningen påbörjats den 1 Okt. och var afslutad den 3 Okt. kl. 10 f. m. Kl. 2 e. m. samma dag halades fartyget till tullstationen, der luckorna förseglades. Kl. 6 e. m. hemtades fartyget af bogserångare och förhalades till annat ställe. Den 4 Okt. var vinden „olämplig“, så att fartyget måste ligga kvar i Stettin. Under tiden från och med den 5 till och med den 8 rådde storm, som hindrade fartygets afresa. Den 9 kom tullen ombord och tog utaf sigillen. Luckorna öppnades nu för vädring af lasten, dervid det visade sig att densamma tagit värme, enär ånga uppsteg från alla luckor. Oaktadt rådande hård vind afseglade fartyget samma dag och anlände till Åhus den 12 Okt.

Vid s. k. luckbesigtning å fartyget omedelbart efter dess ankomst visade sig att lasten tagit skada, enär en väldig stank uppsteg från densamma. Såsom lastemottagare anmälde sig Grosshandlaren O. Jacobsson i Christianstad. På hans order började lossning af lasten för utrönande af skadans storlek och utlossades omkring 72 ton, deraf 22 ton befunnos någonlunda bra, men 50 ton voro alldeles uppruttna. Derefter hölls enligt 148 § Sjölagen besigtning å återstoden af lasten, som befanns

vara totalt värdelös och så stinkande, att den ej kunde upplossas. Sundhetsnämndens ordförande, som infann sig ombord å fartyget, förbjöd vidare lossning, enär han befarade svåra följder i sanitärt hänseende. Den 26 Okt. kastades derför återstående delen af lasten öfverbord.

Ahboling instämde härefter Jacobsson till Rådstufvurätten i Christianstad med yrkande att enär Jacobsson, oaktadt han egt kännedom om att lasten vid luckbesiktningen befunnits vara skämd, förfogat öfver densamma genom att upplägga en del deraf å kajen och uppdraga åt Ahboling att kasta återstoden öfver bord, Jacobsson måtte förpligtas att till Ahboling utgifva dels betingad frakt 1048 rm. 95 pf. jemte gratifikation 30 rm., efter afdrag för bekommet förskott å frakten 300 rm., dels ock godtgörelse för 7 öfverliggedagar med 420 rm.

Jacobsson bestred käromålet under påstående att Ahboling vore skadeståndsskyldig för den lasten ågångna skadan. Jacobsson hade icke tagit någon befattning med lasten, sedan han fått veta, att den var skadad. Ej heller hade Jacobsson befallt Ahboling att kasta den skadade delen af lasten öfver bord, utan endast, på fråga af Ahboling om denne finge kasta lasten öfver bord, svarat att från Jacobssons sida hinder derför ej mötte.

Jacobsson instämde sedermera till Rådstufvurätten M. Oschmuzneck såsom dåmera befälhafvare å „Polaris“ samt anförde: Ifrågavarande skada å lasten hade förorsakats genom försummelse och vanvård från befälhafvarens å „Polaris“ sida. Ahboling hade nämligen i strid mot certepartiet afseglat från Stettin först den 9 Okt., ehuru vädret tillåtit afresa redan den 3. eller 4 Okt. Anledningen till dröjsmålet hade varit den, att fartyget blifvit belagdt med kvarstad för skuld, hvari styrmannen och besättningen häftat. Vidare hade Ahboling underlåtit att under tiden från inlastningen till den 9 Okt. föranstalta om luftvexling i fartygets lastrum, i följd hvaraf potatisen såsom en ömtålig vara med nödvändighet måst taga skada. Jacobsson yrkade derför att ur „Polaris“ utbekomma ersättning för den honom tillskyndade skadan med värdet af 257 ton potatis eller 10,280 kr. efter afdrag af Ahboling tillkommande frakt.

Oschmuzneck bestred att skadan å lasten orsakats af vanvård och försumlighet från befälhafvarens sida. Kraf mot besättningen hade visserligen före resan blifvit framställdt, men hade afresan fördröjts allenast af det svåra vädret. Någon skyldighet att föranstalta om luftvexling kunde Ahboling så mycket mindre

ega som aflastaren icke underrättat honom om att lasten varit af beskaffenhet att behöfva särskild vård och Ahboling icke sjelf egt kunskap derom. Potatisens egen beskaffenhet hade varit anledning till förskämningen. Då befälhavaren genom förbehåll i konnossementet fritagit sig från ansvar för lastens beskaffenhet, vore det Jacobssons skyldighet visa, att potatispartiet vid inlastningen varit oskadadt.

Rådstufvurätten yttrade *dels* beträffande Ahbolings instämda talan medelst utslag den 21 April 1902 att som Jacobsson ej kunde anses hafva ådagelagt något förhållande, på grund hvaraf Ahboling skulle vara lagligen skyldig att till honom gälda skadestånd för den förstörda lasten eller gå i mistning af ersättning för öfverliggedagarna i Åhus, förpligtades Jacobsson att genast till Ahboling, som i förskott på frakten uppburit 300 rm., utgifva återstående frakt äfvensom öfverliggedagsersättning med tillhopa 1067 rm. 65 pf. efter den vid likviden gällande kurs äfvensom att med 250 kronor ersätta Ahbolings rättegångskostnader; *dels ock* angående Jacobssons stämningstalan genom utslag den 30 Juni 1902 att som Jacobsson ej kunde anses hafva ådagalagt något förhållande, på grund hvaraf han skulle vara lagligen berättigad att ur fartyget „Polaris" erhålla ersättning för den skada, som kunde hafva Jacobsson tillskyndats derigenom, att ifrågavarande last potatis vid ankomsten till Åhus befunnits vara till största delen förstörd, ogillades Jacobssons talan med förpligtande att ersätta vederpartens rättegångskostnader med 200 kr. jemte protokollslösen.

Jacobsson sökte hos Hofrätten öfver Skåne och Blekinge ändring i Rådstufvurättens båda utslag.

Hofrätten yttrade i dom den 20 Februari 1903 att Hofrätten funne det vara utredt, att Jacobsson mottagit 72 ton af „Polaris'" last inom fartygets liggetid i Åhus och att återstående 207 ton 720 kg., sedan vidare lossning af lasten i hamnen af myndighet förbjudits, blifvit såsom alldeles förskämda kastade öfver bord å Åhus redd;

och enär det vore lagligen styrkt, att Ahboling i sin egenskap af befälhafvare å „Polaris" gjort sig skyldig till försummelse såväl derutinnan, att han i strid med den i certepartiet inrymda bestämmelsen om tiden för resans anträdande utan gillig orsak kvardröjt i Stettin den 3 och den 4 Okt. 1901, som ock derutinnan, att han, efter det lasten intagits, intill den 9 i nämnda månad uraktlåtit att föranstalta om luftvexling i fartygets lastrum.

samt under dessa omständigheter och med hänsyn jemväl till vittnens intyg om potatis förskämning genom förvaring i rum utan luftvexling så lång tid, som med ifrågakomna last varit fallet, det måste för visst antagas, att potatislasten förderfvats i följd af försummelse i tjensten af fartygets befälhafvare;

alltså och då på grund af hvad sålunda förekommit dels frakt icke skulle utgå för större del af lasten än mottagna 72 ton eller således efter aftalad frakt för ton 3 rm. 75 pf. med 270 rm., och fog saknades för Ahbolings yrkande om utbekommande af ersättning för öfverliggedagar och af gratifikation, men Ahboling i fraktförskott erhållit 300 rm. eller 30 rm. mera än honom bort tillkomma, dels ock skadestånd för den af Jacobsson icke mottagna delen af lasten borde till honom utgå med belopp, som, då utredning om högre värde icke förekommit, bestämdes efter inköpspris för ton, oberäknadt frakt, eller för 207 ton 720 kg. till 7425 rm. 99 pf.,

pröfvade Hofrätten rättvist att, med ändring af motvädjade utslagen, ogilla Ahbolings talan och sålunda bifalla Jacobssons ändringssökande, att Jacobsson berättigades att ur fartyget „Polaris" utbekomma ofvannämnda två belopp 30 rm. och 7425 rm. 99 pf. således tillhopa 7455 rm. 99 pf. eller deremot svarande belopp i svenskt mynt.

Två af Hofrättens ledamöter voro af skiljaktig mening och yttrade: Det vore ådagalagdt, att, efter det „Polaris" med ifrågavarande last anländt till Åhus, Jacobsson, med företeende af behörigt konnossement å lasten, hos Ahboling anmält sig såsom mottagare af densamma och, ehuru underkunnig om att lasten varit skadad, förfogat öfver den, på sätt af Ahboling uppgifvits. Jacobsson vore fördenskull lagligen pligtig att gälda Ahboling hvad som på grund af ofvan angifna fraktaftal kunde tillkomma honom i frakt och ersättning för öfverliggedagar. Det vore väl också till fullo styrkt, att Ahboling i sin egenskap af befälhafvare å „Polaris" gjort sig skyldig till försummelse dels derutinnan, att han, i strid med den i certepartiet inrymda bestämmelsen om tiden för resans anträdande, utan giltig orsak kvardröjt i Stettin den 3 och 4 Okt. 1901, dels ock derutinnan, att han, efter det lasten intagits, intill den 9 i nämnda månad uraktlåtit att föranstalta om luftvexling i fartygets lastrum. Men enär Jacobssons vederparter invändt, att skadan å lasten vållats deraf, att potatisen vid inlastningen ej varit frisk, samt Jacobsson, hvilken bevisningsskyldigheten i detta hänseende på grund af det

å konnossementet tecknade förbehåll ålåge, icke vederlagt riktigheten af samma invändning, vid hvilket förhållande det ej kunde anses utrönt, i hvad mån den försummelse, Ahboling i ofvan omförmälda afseenden låtit komma sig till last, föranledt berörda skada, funno bemälde ledamöter ej skäl göra ändring i det slut, hvartill Rådstufvurätten i målen kommit.

Ahboling och Oschmuzneck fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t.

Jacobsson yrkade fastställelse å Hofrättens dom, men hemställde — derest han, på sätt vederparterna invändt, vore pligtig styrka att potatisen vid inlastningen varit frisk — om vittnesförhör för bestyrkande af detta förhållande.

Nedre Revisionen hemställde att Kungl. Maj:t måtte ej finna skäl göra ändring i Hofrättens dom samt förpligta sökandena att ersätta Jacobssons kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 100 kronor jemte domslösen.

Vid sakens föredragning i Högsta Domstolen ansågo Justitieråden *Lindbäck* och *Thollander* det icke böra förvägras Jacobsson att få uppgifna personer hörda såsom vittnen i saken, derest de befunnes ojäviga.

Högsta Domstolens öfrige ledamöter Justitieraaden *Skarin*, *Lilienberg* och *Huss* funno vittnesförhör ej böra ega rum.

Sedan frågan om vittnesförhör sålunda blifvit afgjort, biföllo Högsta Domstolens *sist bemälde tre ledamöter* Nedre Revisionens hemställan.

Justitierådet *Thollander,* med hvilken Justitierådet *Lindbäck* instämde, yttrade:

„Emedan i saken är ådagalagdt, att, sedan „Polaris“ med ifrågavarande last anländt till Åhus Jacobsson med företeende af konnossement å lasten hos Ahboling anmält sig som lastemottagare och med vetskap om att lasten var skadad förfogat deröfver på sätt af Ahboling uppgifvits,

samt Jacobsson för den skull är lagligen pligtig att gälda Ahboling hvad som på grund af fraktaftalet kan tillkomma honom i frakt, gratifikation och ersättning för öfverliggedagar, i hvilka afseenden Jacobsson icke haft något att erinra mot fordrade beloppen;

ty och som Jacobssons vederparter invändt, att den å lasten uppkomna skadan vållats deraf, att potatisen vid inlastningen ej varit frisk, och Jacobsson, hvilken bevisningsskyldigheten i detta hänseende på grund af det å konnossementet tecknade förbehåll

ålåge, icke vederlagt rigtigheten af samma invändning, vid hvilket förhållande det ej kan anses utrönt i hvad mån den försummelse, hvartill Ahboling må anses hafva gjort sig skyldig i afseende å resans anträdande och lastens vårdande, föranledt skadan å lasten,

pröfvar jag rättvist, med ändring af Hofrättens dom i sjelfva saken, fastställa Rådstufvurättens utslag derutinnan, men kostnaderna å saken så vid domstolarna som hos Kungl. Maj:t varda mellan parterna kvittade".

54.

Kungl. Maj:ts Dom den 8 Juli 1904.

Stockholms Ångfartygs Rederiaktiebolag

emot

Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag.

Under rådande tjocka *kolliderar* ångaren „Bergsund" med ångaren „Folke" i en för fartygstrafiken uppehållen *ränna i isen* i Stockholms skärgård. Båda fartygen tillfogas åtskilliga skador. „Bergsund" anses vållande till sammanstötningen, enär „Bergsund" vid olyckstillfället icke befunnit sig på styrbords sida om farvattnets midt.

Fråga dessutom huruvida lots, som vid sammanstötningen lotsat ett af fartygen, på denna grund vore jäfvig att vittna i målet.

Den 31 December 1899 kl. 12,45 e. m. sammanstötte under rådande tjocka i Stockholms skärgård ångaren „Bergsund", tillhörig Stockholms Ångfartygs Rederiaktiebolag, med ångaren „Folke", tillhörig Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag. Sammanstötningen egde rum i en för fartygstrafiken uppehållen ränna i isen utanför i Tenösundet belägna ön Ekholmen. „Folke" var stadd på ingående till Stockholm och „Bergsund" på utgående från Stockholm. „Bergsund" rände med sin stäf mot „Folke"s babords bog så att dels en större skada uppkom å „Folke" ofvan vattenlinien dels „Bergsund"s stäf bräcktes och hål uppkommo på fartygets bogar omkring fem fot öfver vattnet.

Rederierna instämde hvarandra till Stockholms Rådstufvu-

rätt med yrkanden om skadestånd för de fartygen ågångna skadorna.

„Folke"s rederi påstod att „Bergsund" icke hållit sig på sin styrbords sida om farvattnets midt; att „Bergsund" framgått med för stark fart och underlåtit att i tillräcklig tid vidtaga nödiga åtgärder för sammanstötningens undvikande samt att utkik ej funnits å backen, till följd hvaraf „Folke" iakttagits senare från „Bergsund" än händelsen skulle ha varit om utkik hållits från backen.

„Bergsund"s rederi lade „Folke" till last felmanöver samt att „Folke"s hvisselpipa varit så svag att dess signaler ej uppfattats på tillräckligt afstånd. Emellertid synes „Bergsund" egentligen vilja hafva sammanstötningen betraktad såsom en ren olyckshändelse.

Enligt „Folke"s skeppsdagbok hade „Folke" Söndagen den 31 December kl. 8,25 f. m. fått lots vid Dalarö och fortsatt resan under lotsens ledning. Vid Lindslen började skärgården vara isbelagt. Kl. 12 uppstod misttjocka. Farten minskades och ökades efter behof och ständiga signaler gafs med ångpipan. På kommandobryggan befunno sig kaptenen och lotsen samt två man af besättningen, som skötte rodret, och förut på backen var 2dra styrmannen på utkik. Kl. 12,30 hördes ett aflägset ljud af en ångares signalpipa om babord något föröfver. Farten minskades genast till sakta och den andra ångarens signaler besvarades. Kursen förändrades så att „Folke" hölls på styrbordsidan af isrännan. Emedan maskinen arbetade sakta, gled „Folke" helt långsamt fram genom isen, hvarför half fart begärdes. Denna manöver kann dock icke utföras, enär omedelbart en ångare syntes förut något om babord. Detta var „Bergsund". „Bergsund" gaf styrbords signal med ångpipan, hvilken genast besvarades och rodret på „Folke" lades hårdt styrbord. „Bergsund" närmade sig hastigt och styrde rätt emot „Folke", hvarför stopp och full maskin back begärdes och erhölls. „Bergsund" träffade strax derefter med sin stäf „Folke"s babords bog, hvarigenom en större skada uppkom ofvan vattenlinien. Sammanstötningen inträffade omkring kl. 12,45. Ballasttanken no. 2 länspumpades för att lätta främre delen af fartyget ,hvarefter resan fortsattes till Stockholm.

Enligt „Bergsund"s skeppsdagbok hade „Bergsund" afgått från Stockholm kl. 11,45 och satte full fart vid Dockan. Det var stillt med disig och mulen luft. Kl. 11,30 hade „Bergsund"

börjat blåsa i ånghvisslan till föld af tjocka. Vid Tenösundet tilltog tjockan något mer, hvarför det sattes half fart, hvarjemte fortfarande flitigt blåstes i ånghvisslan. Då „Bergsund" hunnit fram mot Ekholmen hördes en ånghvissla förut om styrbord. Samtidigt sattes sakta fart och rodret lades styrbord. Ögonblicket derefter syntes en större ångare förut om styrbord och då gafs styrbordssignal, rodret lades hårdt styrbord och maskinen stoppades. Då det ej hördes något svar från den mötande ångaren på den gifna signalen, utan den tycktes hålla sin kurs, gafs ytterligare styrbords signal, hvilken då besvarades. Som sammanstötning syntes oundviklig kommenderades fullt back i maskinen. Kl 12,47 sammanstötte „Bergsund" med „Folke"s babords bog. „Bergsund"s maskin arbetade fortfarande fullt back. „Bergsund" hade hela tiden hållit sig något styrbord om isrännans midt. Som en af prickarna vid Ekholmen var borta vågade lotsen ej hålla mera styrbord i svängen vid Ekholmen. Af den sakta fart „Bergsund" fick af backningen gick fartygets akter med sådan fart in i fasta isen på fartygets babords sida att roderledningen sprang om babord. Skadorna af sammanstötningen undersöktes och befanns hål i bogen på båda sidorna cirka fem fot öfver vattnet samt stäfven afbräckt. Vid olyckstillfället befunno sig på kommandobryggan kaptenen, 1ste styrmannen, en lotsförman från Dalarö, som förrättade lotsningen, samt två man af besättningen. Befälhafvaren ansåg att å „Bergsund" iakttagits all den försigtighet, som kunnat göras för undvikande af ombordläggning.

Å ömse sidor hördes vittnen. „Folke"s rederi åberopade såsom vittne, bland andre, Kronolotsen K. A. Wahlström. Denne uppgaf att han vid ifrågavarande tillfälle tjenstgjort som lots å „Folke"; att kommandot å fartyget visserligen fortfarande förts af dess befälhafvare men under ledning af Wahlström, så att kommandoorden afgifvits efter Wahlströms tillsägelse samt att befälhafvaren emellertid å lotskontoret i Stockholm frikallat Wahlström från allt ansvar för hans åtgärder vid ifrågavarande lotsning.

Med anledning af hvad sålunda blifvit upplyst förklarade „Bergsund"s ombud sig anse Wahlström jäfvig och bestred hans hörande under erinran att om än befälhafvaren å „Folke" frikallat Wahlström från ansvar för lotsningen det i allt fall stode öppet för „Bergsund"s rederi att mot Wahlström föra talan på grund af fel som han vid lotsningen möjligen kunde hafva begått.

„Folke"s ombud bestred jäfvet och framhöll att i målet ej ens uppgifvits att Wahlström låtit komma sig något fel till last.

Rådstufvurätten förklarade genom särskildt beslut att som upplyst blifvit att Wahlström vid ifrågavarande fartygssammanstötning tjenstgjort såsom lots å ångfartyget „Folke" samt han förty kunde af målets utgång vänta nytta eller skada, funne Rådstufvurätten Wahlström vara jäfvig, hvadan det med honom begärda vittnesförhöret icke kunde medgifvas.

Beträffande sjelfva saken ytrade Rådstufvurätten i dom den 15 Juli 1901: Äfven om befälhafvaren å „Bergsund" vid passerandet genom isrännan ej låtit fartyget framgå med för stark fart eller förfarit felaktigt derigenom att han, såsom han medgifvit, icke haft utkik utsatt på backen och ej heller genast då han för om tvärs hört mistsignal från „Folke", men ej vid tillfället egt kännedom om detta fartygs läge, låtit stoppa maskinen, hade befälhafvaren i allt fall förfarit felaktigt derigenom att han ej, fastän sådant kunnat ske utan fara, iakttagit den honom jemlikt artikeln 25 i förordningen angående åtgärden till undvikande af ombordläggning m. m. den 9 December 1896 åliggande skyldighet att vid framgåendet i den ifrågavarande isrännan hålla fartyget på den sida om farvattnets midt, som låg åt fartygets styrbords sida. „Bergsund" hade härigenom, då „Folke" vid tillfället med obetydlig fart framgått invid sin styrbords sida af isrännan, hvilken lemnat fartygen fullt tillräckligt utrymme att gå förbi hvarandra, varit vållande till sammanstötningen. Deremot hade det icke blifvit visadt att, på sätt från „Bergsund"s rederi påståtts, „Folke"s ånghvissla ej varit tillräckligt kraftig eller vid manövreringen af „Folke" fel förekommit. Sammanstötningen måste derför anses orsakad allenast genom omförmälda felaktighet vid „Bergsund"s manövrering samt dess rederi förty jemlikt 220 och 222 §§ Sjölagen jemförda med 8 § samma lag vara för all den skada och förlust, som genom sammanstötningen uppkommit för „Folke"s rederi ersättningsskyldigt med fartyg och frakt. Då slutsumman af den utaf Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag företedda öfver „Folke"s haveri upprättade generalräkning 13 665 kr. 31 öre af vederparten lemnats utan anmärkning samt den af bolaget för dess förlust i följd af „Folke"s obrukbarhet under reparationen fordrade ersättning eller 7475 kr. med hänsyn till den i målet förebragta utredning måste anses skälig, pröfvade Rådstufvurätten, med bifall till den af „Folke"s rederi i målet förda talan samt med ogillande af „Bergsund"s

rederis påståenden, rättvist förpligta Stockholms Ångfartygs Rederiaktiebolag att med fartyg och frakt till Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag i ersättning för den genom sammanstötningen vållade skada och förlust genast mot kvitto utgifva 21 140 kr. 31 öre jemte 5 % ränta deraf från stämningsdagen den 2 April 1900 tills betalning skedde äfvensom att i rättegångskostnader utgifva 1500 kronor jemte protokollslösen.

Från detta beslut var en ledamot skiljaktig och yttrade: „I likhet med Rådstufvurättens öfriga ledamöter finner jag ifrågavarande sammanstötning icke vara orsakad genom vållande från befälhafvarens å „Folke“ sida. Och enär enligt min åsigt icke kan anses vara lagligen styrkt, att befälhafvaren å ångfartyget „Bergsund“, hvilket fartyg under färden i isrännan före sammanstötningen hållit sig på sin styrbords sida om midten af rännan, genom felagtig manöver föranledt, att „Bergsund“ vid sjelfva sammanstötningen icke må hafva befunnit sig å samma sida i isrännan eller att sammanstötningen eljest varit orsakad genom något fel å hans sida, finner jag ifrågavarande sammanstötning icke kunna annorlunda anses än såsom af våda tillkommen och fartygen alltså böra jemlikt 221 § Sjölagen draga hvart sin skada; och varda förty parternas hvar mot annan i målet förda talan af mig ogillad“.

Parterna sökte å ömse sidor efter vad ändring i Svea Hofrätt, „Folke“s rederi dock blott i fråga om vittnesjäfvet mot lotsen Wahlström.

„Bergsund“s rederi ansåg det vara i saken ådagalagdt att „Bergsund“ hela tiden hållit sig något styrbord om isrännans midt. Till följd af att en af prickarna vid Ekholmen varit borta hade lotsen ej vågat hålla fartyget ännu mer åt styrbord. Att lägga befälhafvaren till last felmanöver derför att han ej i strid med lotsens uppfattning hållit fartyget ytterligare åt styrbord i svängen vid Ekholmen vore uppenbart oriktigt. Anledningen till sammanstötningen vore utan tvifvel att söka i de svårigheter vid styrningen af fartygen, som framkallats af i isrännan befintliga isstyckena.

Hofrätten fann i dom den 9 Maj 1902 ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens beslut i fråga om det mot Wahlström framstälda jäf. Beträffande sjelfva saken fann Hofrätten skäligt allenast på det sätt ändra Rådstufvurättens dom att, då den tid, hvarunder „Folke“ för reparation måst ligga overksamt utgjort allenast 18 dagar samt ersättningen härför skäligen borde beräk-

nas till 325 kr. för hvarje dag, det belopp Stockholms Ångfartygs Rederiaktiebolag ålåge att såsom godtgörelse i detta hänseende utgifva till Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag bestämdes till allenast 5850 Kr.

En ledamot af Hofrätten var skiljaktig i jäfsfrågan och yttrade: „Som den omständigheten att Wahlström vid ifrågavarande fartygssammanstötning tjenstgjort såsom lots å „Folke" ej, enligt min åsigt, i och för sig föranleder dertill att Wahlström bör anses jäfvig att i saken vittna samt hvad öfrigt i saken förekommit ej är af beskaffenhet att Wahlström derigenom kan antagas af sakens utgång vänta nytta eller skada, finner jag laga hinder för Wahlströms hörande såsom vittne i saken ej uti anmärkta hänseende föreligga; iföljd hvaraf jag finner skäligt tillåta att Wahlström må inför Hofrätten höras såsom vittne i saken. Öfverröstad härutinnan instämmer jag beträffande saken i öfrigt med Hofrättens öfriga ledamöter".

„Bergsund"s rederi fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t.

Sedan vid målets föredragning inför Högsta Domstolen förordnats att Marinförvaltningens yttrande skulle inhemtas, inkom Marinförvaltningen med ett så lydande utlåtande:

„Af handlingarna i saken framgår att „Bergsund" på utgående från Stockholm med destination till London och Hull den 31 Dec. 1899 kl. omkring 12,45 e. m. vid Ekholmen i Stockholms skärgård uti en för fartygstrafiken uppehållen ränna i isen sammanstött med „Folke";

at dervid „Bergsund" med sin stäf träffat „Folke"s babords bog, så att dels en större skada uppkommit å „Folke" ofvan vattenlinien dels och „Bergsund"s stäf blifvit afbräckt, hvarjemte hål uppkommit i sistnämnda fartygs bog på båda sidorna omkring fem fot öfver vattnet;

att befälhafvaren å „Bergsund" vid passerandet genom isrännan icke haft utkik utsatt å backen å fartyget, oaktadt tjocka varit vid tillfället rådande och ej heller genast, ehuru han för om tvärs hört mistsignal från „Folke" men ej vid tilfället egt kännedom om detta fartygs läge, låtit stoppa maskinen på sätt stadgas i artikeln 16 af förordningen den 9 Dec. 1896 ang. åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m.;

att „Bergsund", äfven om detta fartyg någon tid före kollisionstillfället befunnit sig å isrännans styrbordssida likväl sedermera ändrat sitt läge i förhållande till isrännans midtlinie så att fartyget före kollisionen kommit öfver åt babordssidan;

samt att „Folke", som i anledning af tjockan afgifvit reglementsenliga signaler och haft utkik på backen, framgått med obetydlig fart invid sin styrbords sida af isrännan och då den mötande ångaren kommit i sigte stoppat och backat;

och anser Marinförvaltningen, att befälhafvaren å „Bergsund" vid sin manövrering förfarit felaktigt särskildt derutinnan att han icke, ehuru sådant kunnat ske utan fara, iakttagit den honom jemlikt art. 25 i nyssnämnda förordning den 9 Dec. 1896 åliggande skyldighet att vid framgåendet i den ifrågavarande isrännan hålla fartyget på den sida om farvattnets midt, som låg åt fartygets styrbords sida, hvaremot Marinförvaltningen icke funnit någon felaktighet i „Folke"s manövrering vara i handlingarna ådagalagd".

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligtade „Bergsund"s rederi att ersätta vederpartens kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 200 kr. jemte domslösen.

55.

Trondhjems Sjøret, den 22de Juni 1904.

Dampskibet „Orkdal"

mod

Jægt „Ellida".

Dampskibet „Orkdal" paatræffer Jægten „Ellida" drivende mod Land for sine Ankere uden Seil i stærk Strøm og Storm og slæber Jægten i Havn, hvorfor det i Bjergeløn tilkjendes 200 Kroner. Jægtens Værdi var omtrent Kr. 2000,oo.

Den 28de Januar 1904 Kl. 1½ Em. afgik Dampskibet „Orkdal", Fører Martin Næss fra Orkdalsøren til Trondhjem. Kort før Ankomsten til Anløbsstedet Viggen i Børsen, blev man fra Dampskibet opmærksom paa en Jægt uden Seil, drivende midtfjords mellem Bynæsset og Gjeitestranden. Da Jægten kort efter heiste Flag paa Mastetoppen, hvilket opfattedes som Nødsignal, holdt Dampskibet, efter at have anløbet Viggen, hen til Jægten, som paatraffes ca. 1 Kvartmil søndenfor Klomsten-

skjæret. Forinden „Orkdal" kom hen til Jægten var to Mænd i en Færing kommen ud til den fra Gjeitestranden, tilkaldt ved Flagets Heisning. Jægten viste sig at være „Ellida„ af Beitstaden, ført af Johannes Haugan. Denne anmodede „Orkdal"s Fører om at blive slæbt til Kirken, ɔ: Ofstad Kapel paa Gjeitestranden. Efter at Slæber fra Jægten ved Assistence af de to Mænd i Færingen var bragt ombord i „Orkdal", blev „Ellida" slæbt ind paa Havnen ved Ofstad Kapel, hvor den, efterat Slæberen var løskastet, seilede et kort Stykke for Fokken, før den tørnede op.

Efter de Omstændigheder, hvorunder „Ellida" befandt sig, da denne Assistence blev ydet, har „Orkdal"s Rederi antaget, at „Ellida" ved Anledningen maa siges at have været stedt i Nød. Rederiet har derfor forlangt „Orkdal"s Assistence betragtet som Bjergning og forlangt Bjergeløn med Kr. 300,oo. Da denne efter Paakrav ikke blev betalt, er under 25de Marts d. A. Arrestforretning afholdt, hvorunder i Henhold til Sjøfartslovens § 229 Arrest og Beslag er gjort i „Ellida" til Sikring af Bjergeløn og Omkostninger. Under 6te April d. A. blev Sjøretssag inkamineret, indledet ved Stevning af 2den s. M. Citantskabet paastaar Stadfæstelse af den afholdte Arrestforretning samt Tilkjendelse af Bjergeløn med Kr. 300,oo eller — subsidiært efter Rettens Skjøn eller — subsidiært herfor — Godtgjørelse for Slæbning efter Rettens Skjøn, alt med lovlige Renter og Omkostninger. Paastand er derhos nedlagt om, at Citantskabet som Sjøpanthaver kjendes berettiget til at sætte „Ellida" til offentlig Auktion til Fyldestgjørelse af Fordringen.

Indstevnte har benegtet, at „Ellida" var stedt i Nød, og at Citantskabet som Følge deraf har Krav paa Bjergeløn. Det kan kun fordre Godtgjørelse for den ydede Assistence og har under Hensyntagen til, at Dampskibet ved Slæbningen blev ca. 1½ Time forsinket samt til, at Jægten selv holdt Slæber, paastaaet sig frifunden mod at betale 50 Kr. for Slæbningen, subsidiært paastaaes Godtgjørelsen fastsat af Retten; for begge Tilfælde paastaaes Forsvarsomkostninger tilkjendt.

Angaaende „Ellida"s Tilstand og Stilling, da Hjælpen ydedes, antages følgende bevist ved den fra begge Sider stedfundne Vidneførsel:

„Ellida" befandt sig i Drift mod Land ca. ¼ Mil ud for og søndenfor Klomstenskjæret. Der blæste Storm fra S. eller S.S.V. med høi Sjø og stærk Strøm. Fartøiet var uden Seil oppe,

havde begge sine Ankere slæbende i Sjøen: til det ene var udstukket ca. 40 Favne Kjætting, til det andet noget mindre. Til at faa Ankrene op medgik ca. 1 Time. Angaaende dens Evne til at føre Seil er oplyst, at Fartøiet var tomt. Ved 1. Ktr.vidnes Prov er oplyst, at Faldet den foregaaende Dag var gaaet istykker, men atter repareret og brugt den 28de. Da „Orkdal" kom til Hjælp, passerede følgende: Paa Spørgsmaal om, hvad der var i Veien, blev der fra Jægten svaret, at man ikke fik til at bruge Seilene, og derpaa, at Faldet var istykker. Der blev videre oplyst, at Jægten var assureret, og at Skipperen ønskede Slæbning til Ofstadbugten.

Retten kan ikke antage, at „Ellida" ved Anledningen var Situationens Herre. Den drev med Ankrene ude uden Seil oppe, hvad enten nu Grunden til, at Seilet ikke brugtes, var den stærke Vind og Fartøiets Rankhed eller Faldets Skrøbelighed. Det fremstiller sig, som det mest sandsynlige, at „Ellida" om Assistence ikke var kommen, vilde være dreven iland paa eller i Nærheden af Klomstenskjæret. Da Landskabet her ingen gunstig Anledning frembyder for Opankring i sin Almindelighed, synes det nærliggende at antage, at Jægtens Forlis vilde blevet Følgen, om den ved egen Hjælp skulde forsøgt Opankring her, lidet manøverdygtigt som den efter det oplyste var og med saa liden Besætning, som den havde. Den Mulighed er naturligvis ikke udelukket, at den kunde have undgaaet denne Skjæbne, men Chancen herfor synes efter Omstændighederne at have været ringe. De foreliggende Oplysninger om, hvad der passerede umiddelbart før Hjælpen ydedes, giver Indtrykket af, at „Ellida"s Vedk. selv har havt Følelsen af, at der var Nød paafærde og leder sammen med de øvrige nævnte Momenter Retten til den Antagelse, at „Ellida" maa ansees for at have været stedt i Nød, da Fartøiet den 28de Januar d. A. modtog den af „Orkdal" ydede Hjælp.

„Orkdal" findes derfor i H. t. Sjøfartslovens § 224 at have Krav paa Bjergeløn. I Betragtning af, at „Ellida" uimodsagt er opgivet at være assureret for over Kr. 2000,00 og paa den anden Side af, at den Fare, hvorfor den var udsat muligens ikke kan betegnes som overhængende, ligesom den Fare, Bjergeren udsattes for, var ringe, findes Bjergelønnen passende at kunne ansættes til 200 Kroner.

Da Citantskabets Paastand saaledes tages tilfølge, vil Indstevnte ogsaa have at tilsvare Omkostningerne saavel ved den afholdte Arrestforretning som ved nærværende Sag.

Thi kjendes for Ret:

Jægt „Ellida"s Rederi bør til Dampskibet „Orkdal"s Rederi i Bjergeløn i H. t. Sjøfartslovens § 224 betale 200 — to Hundrede — Kr. med 4 — fire — % aarlig Rente deraf fra 6te April 1904 til Betaling sker.

Den af Skattefogden i Trondhjem under 25de Marts 1904 i H. t. Sjøfartslovens § 229 afholdte Arrestforretning stadfæstes.

I Omkostninger for nævnte Forretning og nærværende Sag betaler Indstævnte til Citantskabet 100 — et Hundrede — Kroner.

Citantskabet kjendes derhos som Sjøpanthaver berettiget til at sætte Jægt „Ellida" til offentlig Auktion til Fyldestgjørelse af forannævnte Fordringer, saafremt de ikke betales.

At efterkomme inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Beichmann. *v. Krogh.* *J. Matzow.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 53. Kungl. Maj:ts Dom: Sjökaptenerna J. Ahboling och M. Oschmuzneck emot Grosshandlaren O. Jacobsson. — 54. Kungl. Maj:ts Dom: Stockholms Ångfartygs Rederibolag emot Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag. — 55. Trondhjems Sjøret: Dampskibet „Orkdal" mod Jægt „Ellida".

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 19	Aargang V	1904

56.

Kungl. Maj:ts Dom den 3 Augusti 1904.

Ångfartygsaktiebolaget Tirfing

emot

Förnyade ångfartygsaktiebolaget Svenska Lloyd.

Under det ångfartygen „Småland“ och „Hamburg“ befinna sig på utgående från Göteborg och „Hamburg“ söker passera förbi „Småland“, kollidera fartygen med påföljd att båda tillfogas åtskilliga skador. „Småland“ anses vållande till sammanstötningen, enär fartyget, hvilket icke befunnit sig i fullt manöverdugtigt skick, icke i tid vidtagit erforderliga försigtighetsåtgärder till undvikande af kollisionen.

Den 24 April 1901 kl. mellan 4 och 5 e. m. sammanstötte ångfartygen „Hamburg“ och „Småland“ i Göta Elf, under det att båda fartygen voro stadda på utgående från Göteborg.

Förnyade Ångfartygsaktiebolaget Svenska Lloyd såsom egare af „Hamburg“ och Ångfartygsaktiebolaget Tirfing såsom egare af „Småland“ instämde hvarandra till Rådstufvurätten i Göteborg

med yrkanden om ersättning för de skador, som vid sammanstötningen tillfogats fartygen.

Enligt sjöförklaringen afgick „Hamburg“ kl. 4 e. m. från Göteborg med lots ombord. Då Klippan passerats öfvertogs fartygets ledning af lotsen. Före „Hamburg“ befann sig jemväl på utgående, „Småland“, hvilken bogserades af bogserbåten „Arthur“. „Hamburg“ gick till en början med $4^1/_2$ knops fart. Vid Klippan ökades farten till 6 knops. Hunna till Nya Varfvet girade „Småland“ ca. 3 streck nordvart och gick så långt ur farvattnet att man å „Hamburg“ trodde att den gick på grund. Bogserbåten kastade samtidigt loss bogserändan för att ej kantra. För att komma förbi „Småland“ satte nu „Hamburg“ full fart och gaf samtidigt en lång lystringssignal med ånghvisslan. Då „Hamburg“ kommit i närheten af Stora Billingens magasin, girade „Småland“ åter ut i rätta riktningen och började gå föröfver. „Hamburg“s fart ändrades då till sakta för att gifva „Småland“ tillfälle att fortsätta före „Hamburg“. „Småland“ svängde emellertid nu oförmodadt åt babord och närmade sig „Hamburg“. Befälhafvaren lät då stoppa maskinen, men ansåg ej rådligt att jemväl kommendera back, enär „Hamburg“, som i följd af propellerns gängning vid backning alltid brukade kasta sig åt styrbord, i sådant fall skulle hafva svängt åt styrbord och träffat „Småland“. „Småland“ fortsatte emellertid att gå föröfver med påföljd att fartyget råkade „Hamburg“ i brunnen dervid „Småland“s babordsankare bräcktes. Derefter skrapade „Småland“ längs „Hamburg“s styrbordssida och ramponerade brädgången, bryggan, ledstången och galgarna till aktre båtdäcket. Vid kollisionen låg „Småland“s roder hårdt öfver åt babord. Kollisionen hade kunnat undvikas om „Småland“, hvars styrinrättning troligen kommit i olag, antingen gått till ankars, då „Arthur“ kastade loss bogsertrossen, eller ock hissat signalbojar, utvisande att fartyget ej var manöverdugtigt.

Enligt den af befälhafvaren å „Småland“ afgifna sjöförklaringen afgick fartyget, efter att hafva intagit en full och bekväm last trävaror, från Göteborg den 24 April kl. 4 e. m. Vid afgången var lots ombord och bogserbåt för bogen för att underlätta fartygets manövrering, enär det lastadt styrde mindre väl. Fartyget framdrefs med sakta fart. Ungefär samtidigt afgick äfven „Hamburg“, som kom något efter i „Småland“s kölvatten, men närmade sig allt mera till följd af större fart. Hunna förbi Rya Nabbe kl. 4,45 e. m. tog „Småland“ en mindre gir styrbord

hän, hvarför rodret lades hårdt styrbord. I samma ögonblick kastade bogserbåten af okänd anledning loss bogseringstrossen. „Hamburg“ var i detta ögonblick på tillbörligt afstånd akterut. Med sakta fart för styrbords roder svingade „Småland“ babord hän, men som styrmaskinen då nekade att arbeta tillkopplades skyndsammast handstyrinrättningen, med hvilken rodret lades hårdt babord. Fartyget hade då svingat babord hän något tvärs i farvattnet, hvarför „Småland“ gaf signal, tre korta stötar med ånghvisslan till „Hamburg“ för stopp och back. Oaktadt signalen och det trånga farvattnet satte „Hamburg“ full fart för att passera förbi för om „Småland“. Dervid törnade „Hamburg“ mot „Småland“s babords bog och bräckte „Småland“s babords ankare samt erhöll sjelf en del skador utombords. Hade „Hamburg“ vid „Småland“s tydliga signal stoppat och backat, hvartill god lägenhet funnits, hade kollisionen undvikits. Som „Småland“ vid tillfället låg under fullt back, fortsatte „Hamburg“ efter kollisionen sin kurs och „Småland“ följde efter, tills passande ankargrund uppnåts, der styrbords ankare fälldes och skadorna undersöktes. Sammanstötningen hade timat helt och hållet utan förvållande från „Småland“s sida.

Å ömse sidor hördes vittnen.

Rådstufvurätten fann i dom den 8 Januari 1903 det vara i målet utredt att, då „Småland“ och „Hamburg“ med destination till utrikes orter den 24 April 1901 på e. m. på utgående från Göteborg ankommit utanför Rya Nabbe, „Småland“ gjort en starkare afvikning åt styrbord, så att den varit nära at komma på grund vid Norra Elfstranden; att befälhafvaren å „Hamburg“, som då befunnit sig omkring 1200 fot akter om „Småland“ och framgått med sakta fart, i det samma kommenderat full maskin och girat babord hän i syfte att passera „Småland“ om babord; att, då „Hamburg“ derefter kommit i närheten af „Småland“. denna ångare återtagit sitt förra kursläge, men omedeltbart derefter girat ytterligare babord hän i en kursriktning skärande „Hamburg“s, med påföljd att, ehuru maskinen å denna ångare vid den förra af sistnämnda kursändringar genast saktats och vid den senare stoppats, ångarne kort derefter sammanstött med hvarandra i närheten af Södra Elfstranden med den påföljd att båda erhållit i målet uppgifna skador; samt att „Småland“s förut omförmälta kursförändringar berott på felaktigheter i ångarens ångstyrinrättning.

Hvad först beträffade „Hamburg“ ansåg Rådstufvurätten det icke kunna läggas befälhafvaren till last att han under för handen

varande förhållanden sökt passera förbi „Småland". Härtill hade nämligen, under förutsättning att denna ångare såsom antagas bort efter återintaget kursläge fortsatt i detta ut genom revieret, tillräckligt utrymme förefunnits i södra delen af farvattnet. Icke heller kunde det läggas befälhafvaren till last, att han icke före kollisionen backat, då i betraktande toges att verkan af backningen sannolikt blifvit den att „Hamburg" till följd af gängningen af dess propeller vridit sig styrbord hän med fara att ångaren i det läge och på det korta afstånd, den då befunnit sig från „Småland", kommit att med sin stäf träffa detta fartyg å dess babords sida. Hvad anginge „Småland" hade deremot förekommit, att denna ångare såväl utanför Rya Nabbe som vid 2 andra tillfällen dessförinnan under ifrågavarande färd utför revieren till följd af fel i ångstyrinrättningen gjort afvikningar ur kurslinien. Det hade derför ålegat ångarens befälhafvare att i god tid vidtaga erfordeliga försigtighetsmått till undvikande af fara till följd af det mindre manöverdugtiga tillstånd, hvari ångaren sålunda befunnit sig. Den enda åtgärd, som i sådant syfte å ångaren vidtagits eller tillkopplingen af handstyrinrättningen hade egt rum först då ångarna befunnit sig så nära intill hvarandra att kollision varit oundviklig. Äfven om det finge anses utredt, att före kollisionen order å „Småland" gifvits om backning, hade jemväl denna order meddelats allt för sent för att den dervid afsedda verkan kunnat vinnas. Rådstufvurätten funne derför befälhafvaren å „Småland" ensam hafva varit vållande till ombordläggningen, i följd hvaraf Rådstufvurätten, med ogillande af Tirfings talan, jemlikt 220 § Sjölagen förpligtade Tirfing såsom „Småland"s rederi att mot kvitto till „Hamburg"s rederi Svenska Lloyd utgifva värdet af de „Hamburg" genom ombordläggningen tillskyndade skador äfvensom utgifterna i och för sjöförklaringen med fordradt och utan anmärkning lemnadt belopp 3 332 kr. 70 öre med 5 % ränta derå från stämningsdagen den 2 November 1901, för hvilket belopp „Hamburg"s rederi jemlikt 222 § Sjölagen egde hålla sig till „Småland" och dess frakt; hvarförutom Tirfing förpligtades ersätta Svenska Lloyds rättegångskostnader med 780 kr.

Tirfing fullföljde sin talan i Göta Hofrätt, som i dom den 29 Maj 1903 fann skäl icke hafva förekommit ledande till ändring i Rådstufvurättens dom samt förpligtade Tirfing ersätta Svenska Lloyds kostnader i Hofrätten med 52 kr.

Tirfing fullföljde hos Kungl. Maj:t sitt ändringssökande, hvilket af Svenska Lloyd bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligtade Tirfing ersätta motpartens kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kr. jemte domslösen.

57.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 28de Septbr. 1904.

Grosserer I. Wermuth i Bogense
(H.R. Sagfører Høgsbro)

mod

Kaptajn A. M. Nord, Fører af Galease „Alf"
(Overretssagfører V. Salomonsen).

En Skibsfører frikjendes i en Henhold til Sølovens § 142 under en Sag, der var anlagt mod ham af Modtagerne af en Ladning Hampefrøkager, idet Modtagerne fordrede Erstatning for Skade paa Ladningen, fremkaldt ved Søvand. Retten fandt, at det var det haarde Veir, Skibet havde mødt underveis, som var Aarsag i, at Vand var trængt ind i Skibsrummet.

Ved i Henhold til en derom mellem Parterne truffen Overenskomst den 29de April 1902 at paastævne nærværende Sag her for Retten som vedtaget Værnething paastod Grosserer I. Wermuth i Bogense Kaptajn A. M. Nord af Skillinge i Sverrig som Fører af en Galease „Alf" paa egne og dens Rhederis Vegne ved Overretssagfører V. Salomonsen som Befuldmægtiget dømt til at betale 1135 Kr. 58 Øre i Erstatning, fordi en Ladning Hampefrøkager var ankommen i beskadiget Tilstand med nævnte Galease til Sagsøgeren, foruden 69 Kr. 78 Øre i Omkostninger ved Besigtigelser m. m. samt Sagsomkostninger. Under Sagen har Sagsøgeren dog, idet han har erkendt, at der for det Tilfælde, at der tilkendtes ham saadan Erstatning, deri skulde fragaa for Skibet i saa Fald tilkommende Restfragt: 611 Kr. 25 Øre, nedsat sin Paastand til 524 Kr. 33 Øre, nemlig 1135.58 ÷ 611.25 + 69 Kr. 78 Øre, ɔ: til ialt 594 Kr. 11 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato. Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, idet han derhos har

forbeholdt sig at gøre Kravet paa de anførte 611 Kr. 25 Øre gældende under særskilt Søgsmaal over for Sagsøgeren efter nærværende Sags Afgørelse, medens Sagsøgeren har anbragt, at Indstævnte havde givet Afkald paa dette Beløb, forsaavidt han frifandtes for Erstatning.

Ved Konnossement af 31te Oktober 1901, udstedt i Königsberg, erkendte Kaptajn Nord at have modtaget ombord i „Alf" „i god og velbeskaffen Stand" 147535 Kilos Hampefrøkager (foruden 150 Maatter), at aflevere i samme Stand i Bogense mod nærmere vedtagen Fragt m. m.

„Alf" ankom den 13de November 1901 noget efter Middag til Bogense. Den 14de s. M. begærede Kaptajn Nord to kyndige Mænd udmeldte af Søretten der til at besigtige Skibet, som opgaves at have haft haardt Vejr paa Rejsen, for at det kunde blive afgjort, om Ladningen var beskadiget paa Rejsen og om dette i saa Fald kunde antages at hidrøre fra nogen Mangel ved Skibet. De dertil udmeldte to Mænd (en forhenværende Skibsfører og Havnefogden) udtalte i deres den 22de November s. A. daterede Forretning, at de havde besigtiget Skibet under Losningen, at de ikke kunde udtale sig om Forlugen og Storlugen i Skibet, da disse havde været aabnede, før Skibet kom i Havnen, at det ved Agterlugens Aabning viste sig, at den ikke var tætnet med Værk, og at de antog, at Ladningens Beskadigelse var grundet paa daarlig Tætning af Lugerne. De tilføjede, at der hovedsaglig i Storlugen fandtes meget beskadiget, at Skibet i alle Maader var i sødygtig Stand og Pumpekrave og Mastekrave ligeledes i god Stand.

Den 14de November s. A. havde Grosserer Wermuth ligeledes begært udmeldt to kyndige Mænd til at besigtige „Alf"s Ladning og afgive Skøn over dens Beskadigelse og Aarsagen dertil. Der blev dertil (samtidig med de to ovenomtalte Mænd) udmeldt to Købmænd, og disse udtalte i deres den 27de s. M. daterede Forretning, *at* de havde været tilstede ved Lugernes Aabning *og at* det da havde vist sig, at Ladningen paa Grund af indtrængt Vand var saa varm, at der steg stærk Damp op af Lasten, og at en stor Del af, ja næsten alle Kagerne tæt under Storlugen, vare mere eller mindre vaade, mugne og fordærvede. *samt at* de ansaa det for sandsynligt, at Storlugen ikke havde været tilstrækkelig tæt, da der nærmest under den ligesom iøvrigt ogsaa under Agterlugen, dog ikke i saa stærk en Grad, fandtes flest vaade og fordærvede Kager, og at vaadt Smuld var trængt tilbunds ned i Lasten og havde beskadiget Dele af denne, som

ellers ikke havde været paavirked af Vand, *men at* Ladningen dog ogsaa havde taget nogen Skade paa andre Steder i Skibet, nemlig hvor den havde ligget op ad Garneringen, hvor Slagvand var trængt ind ved Skibets Slingring, hvad der dog var af mindre Betydning og ikke havde kunnet skilles fra den samlede Beskadigelse. De to Mænd udtalte derhos endvidere, at da det havde været dem umuligt hele Tiden under Losningen at kontrollere ethvert losset Læs, havde de konstitueret den kongelige Vejer og Maaler til, naar de vare fraværende, paa deres Vegne ved Losningen at skille Ladningen i 4 Sorteringer, der hver vejedes for sig, dog at Sorteringen ikke var sket helt under Losningen, idet en Del Kager, som tildels vare beskadigede, først vare tagne paa Pakhus og afskrabede der, hvorefter de skiltes i de nævnte 4 Sorteringer, hvad der var sket med Billigelse af alle Paagældende. Mændene havde derefter bedømt de 4 Sorteringer saaledes: Nr. 1 paa 266538 Pd. ansaas for sunde Varer af fuld Værdi, medens Nr. 2 paa 5473 Pd., Nr. 3 paa 15540 Pd. og Nr. 4 paa 9549 Pd. ansattes til at have tabt henholdsvis 45 %, 75 % og 90 % af Værdien. Mændene tilføjede, at deres Tilsyn med Losningen havde varet uafbrudt fra dens Begyndelse til dens Slutning, og at de havde besigtiget og bedømt de beskadigede Partier paa det Pakhus, hvor de vare oplagte.

Den 15de November 1901 havde Besætningen paa „Alf" aflagt Søforklaring for Søretten i Bogense. Ifølge samme var Skibet, der var opmaalt til 86^{97} Tons (det var ikke klassificeret) ankommet til Königsberg midt i Oktober, men kom først til at indtage Ladningen den 28de Oktober. Den blev indtagen fra lukkede Jernbanevogne og varede til den 31te Oktober Eftermiddag. Vejret var tørt i den Tid (Lugerne med Presenninger over bleve derhos lagte paa hver Nat) naar undtages at det den 31te Oktober regnede fra Kl. 5 til 6 Eftermiddag under Slutningen af Indladningen, hvorfor Kaptajnen foreslog at standse samme, hvortil dog blev svaret, at den maatte gøres færdig. Laderummet havde været forsvarlig rengjort, og det var garneret med Brædder, Matter og Halm i Bunden og noget op ad Siderne. Efter Indladningen (Kagerne vare stablede overalt) bleve alle tre Luger forsvarlig lukkede med dobbelte Presenninger over og skalkede med Brædder og Kiler, men uden Anvendelse af Værk, og Skibet blev derpaa i fuld sødygtig Stand (det stak 10' for og agter) den 1ste November slæbt til Pillau, men der maatte det paa Grund af Modvind blive liggende til den 5te November Kl. 10 Formid-

dag. Det sejlede derpaa med skiftende Vinde fra V., NV. og N., som tiltog med Storm med mange svære Braadsøer, Regn og Snebyger til den 10de November, da Vejret begav sig noget, og det passerede saa Falsterbo og København, hvor Skibet gik ind for at forsyne sig med Petroleum. Den 12te November Morgen afgik Skibet herfra med frisk Vind af NO. med Regnbyger, og, efter at det tidlig Formiddag havde passeret Helsingør, tiltog Vinden til Storm med Snebyger. Kl. 3 Eftermiddag, da Skibet var ud for Hesselø, begyndte der at komme Røg op af Storlugen, og, da man følgelig maatte befrygte, at der under det haarde Vejr var trængt Vand ind i Lasten, idet Skibet havde begivet sig, og da Nedbøren imidlertid var holdt op og der ikke toges Vand over aabnede man Storlugen og Forlugen og holdt dem aabne en Times Tid, og slog der da stærk Damp og Hede op af dem. Inden det hørte op, tog Vind og Sø paany til, og man maatte derfor paany sætte Lugerne over, dække dem til og skalke dem. Natten mellem den 12te og 13de ankrede man ved Koldby paa Samsø, men om Morgenen gik Skibet i Drift, og man satte da under Storm fra NO. med Snebyger Kurs efter Æbelø, fik den 13de November ved Middag Lods ombord og kom saa ind til Bogense. Der havde paa hele Rejsen paa Grund af det haarde Vejr maattet pumpes paa hver Vagt, men var Skibet saa ogsaa blevet holdt læns.

Under Sagens Gang ere de to Besigtigelsesforretninger blevne afhjemlede, og er der derhos blevet fremlagt adskillige Erklæringer fra Personer, der havde haft med „Alf" og Ladningen samt med Forhandlingerne om samme i Bogense at gøre, samt foretaget Vidneafhøring af forskellige af disse Personer, men der ses ikke derved at være fremkommet noget, som maa siges at være af væsentlig Betydning for Sagens Afgørelse. Dog skal det bemærkes, at, medens det ikke er oplyst, at Varerne — i Strid med hvad der i Konnossementet var anført om, at de modtoges i god Stand, — skulde delvis have været mangelfulde ved Indladningen, og at Sagsøgeren havde krævet Erstatning derfor af Afladeren, er det omvendt mod Indstævntes Benægtelse ikke bevist, at „Alf"s Fører skulde have erkendt, at det skyldtes Fejl fra hans Side at Ladningen var ankommen i delvis beskadiget Stand, og det er heller ikke godtgjort, at han, som af Sagsøgeren anbragt, har givet Afkald paa sin Restfragt mod at blive fri for at betale Erstatning, i hvilken Henseende det maa blive uden al Betydning, at han efter „Alf"s Ankomst til Bogense modtog et Laan af Sagsøgeren til Betaling af Hyre til sine Folk, hvilket Laan senere

er tilbagebetalt. Det maa derhos erkendes, at den foretagne Besigtigelse af Varerne, ved hvilken Skibets Fører mod hans Benægtelse ikke kan ses at have været opfordret til at være tilstede, i alt Fald delvis er foretaget paa en mangelfuld Maade, men heller ikke dette ses at faa nogen videre Betydning, ligesom Rigtigheden af nævnte Forretnings Resultat egentlig ikke kan siges at være bestridt af Indstævnte.

Afgørende for Sagens Paadømmelse findes det kun at blive, om den Skade, som Ladningen delvis havde faaet paa Skibets Rejse, ifølge Sølovens § 142 maatte blive at bære af Indstævnte som hidrørende fra Mangler ved Skibet eller fra behørig Omsorg for Ladningen paa Rejsen. Ligesom Skibet nu maa antages iøvrigt at have været sødygtigt ved dets Afgang fra Königsberg, hvad heller ikke er bestridt, saaledes kan det ikke efter det fremkomne antages godtgjort, at Skibets Luger ikke have været behørig tildækkede og skalkede paa Rejsen, i hvilken Henseende det ikke findes at kunne blive afgørende, at de ikke vare forsynede med Værk, eller at Ladningen ikke var behørig stuvet og garneret, men det maa tværtimod siges at være gjort antageligt, at Skaden hidrørte fra det siette Vejr, som Skibet havde paa Rejsen, hvorved der trængte Vand ind i samme, og hvis Følger det ikke havde staaet i Førerens Magt at afværge.

Som Følge deraf vil Indstævnte blive at frifinde, og vil Sagsøgeren have at betale ham 150 Kr. i Sagsomkostninger.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Kaptajn A. M. Nord som Fører af Galease „Alf" og paa dens Rhederis Vegne bør for Tiltale af Sagsøgeren: Grosserer I. Wermuth i Bogense i denne Sag fri at være, og bør Sagsøgeren betale Indstævnte 150 Kr. i Sagsomkostninger inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

58.

Kungl. Maj:ts dom den 15 September 1904.

Handlanden Carl Brandfors i Luleå

emot

Sjökaptenen C. E. Johansson.

En last kalk, som med briggen „Diana" fraktas från Oaxen til Luleå befinnes vid framkomsten vara skadad af vatten samt hafva undergått minskning. Befälhafvaren å briggen ålägges af Kungl. Maj:t ersättningsskyldighet, enär fartyget, hvars garnering varit otät, ej varit försedt med bäddning under lasten.

Genom ett den 15 Maj 1900 mellan rederiet för briggen „Diana" samt Handlanden Carl Brandfors i Luleå upprättadt certeparti befraktades nämnda fartyg att vid Oaxen intaga en full last släckt och osläckt kalk för Brandfors räkning samt öfverföra lasten till Luleå och der utlossa densamma.

Enligt konnossement den 4 Juli 1900 erkände sig befälhafvaren å „Diana" C. E. Johansson hafva under däcket å fartyget mottagit af aktiebolaget Karta & Oaxens kalkbruk 2225 hl. osläckt och 1000 hl. släckt kalk, allt väl konditioneradt, och förband sig att vid lycklig framkomst i samma skick aflemna godset till Brandfors i Luleå. Å konnossementet tecknade Johansson: „måttet obekant".

Fartyget framkom till Luleå den 17 Juli 1900 och, efter samma dag skedd anmälan till Brandfors, började lossningen den 19 Juli. Den 21 Juli på morgonen utbröt eld i fartyget genom fockmastens antändning i lastrummet. Sedan elden släckts fortsattes lossningen, till dess Brandfors samma dag nekade mottaga mer af lasten. Tillkallade besigtningsmän förklarade att lasten tagit värme och att lossningen ovilkorligen måste fortsättas. Så skedde äfven och var lasten utlossad den 2 Augusti. Vid sistnämnda dag å lasten verkställd besigtning utröntes att största delen deraf var skadad af vatten.

Brandfors instämde Johansson till Rådstufvurätten i Luleå samt anförde: Ifrågavarande kalkparti hade vid inlastningen befunnit sig i fullgodt skick. Skadan å lasten hade orsakats deraf

att fartygets däck icke varit tätt och dess botten icke jemn, utan hade förefunnits en sänkning förut, som vållat att förrummet ej kunnat hållas läns genom pumpning. Då det enligt 26 och 59 §§ Sjölagen ålegat befälhafvaren att tillse att fartyget varit i sjödugligt skick samt befälhafvaren följaktligen vore till den timade skadan vållande, yrkades åläggande för Johansson att till Brandfors utgifva ersättning dels för skadan å kalkpartiet dels för felande 112 hl. släckt kalk dels ock för besigtningskostnader med tillhopa 1300 kr. 80 öre.

Johansson bestred att lasten tagit skada till följd af fartygets beskaffenhet. Derest emellertid kalkpartiet blifvit i behörig ordning inlastadt, hvilket Johansson ej förstode sig på, hade skadan förorsakats af lastens egen beskaffenhet.

Brandfors lät höra vittnen beträffande lastens beskaffenhet så väl vid inlastningen som vid utlossningen.

Rörande fartygets beskaffenhet vittnade styrmannen å „Diana“: Före inlastningen hade däckets beskaffenhet undersökts genom öfverspolning med vatten och hade däcket dervid, enligt hvad för vittnet uppgifvits, visat sig vara tätt. Någon läcka hade icke förefunnits i fartygets botten. Garneringen hade ej varit fullt tät, hvadan pumpning egt rum en gång under hvarje vakt. I följd af fartygets ålder hade kölen ej varit jemn utan förut buktat sig nedåt, så att kölvattnet stått högre i förrummet än midskepps. I anledning häraf hade fartygets pumpar, oaktadt de varit i fullgodt skick, antagligen ej kunnat uppsuga allt i förrummet befintligt kölvatten. Vittnet hade sig dock ej bekant, huruvida det vatten, som stannat kvar, stigit upp till eller gått öfver garneringen.

Två arbetare, som verkställt lossningen, intygade att de en förmiddag, då det regnat, iakttagit att regnvatten sipprat ned genom däcket på åtskilliga olika ställen längs efter fartygets ena sida.

Två sjökaptener hade på begäran af Brandfors besigtigat fartyget dels den 30 Juli, då vid spolning af vatten på däck smärre drypande läckor visat sig vid skarndäck och på en del andra ställen, dels ock den 2 Aug., sedan fartyget lossats, dervid bemärktes att fartygets botten hade en sänkning förut, hvarigenom kölvatten samlats der mer än midskepps, så at pumpen ej kunnat hålla läns i förrummet. Nåten i sandbordsplankor och garnering hade varit delvis öppna, hvarigenom vatten vid fartygets slingringar möjligen uppträngt till lasten. Den från för-

rummet tagna kalken befanns nämligen vid besigtning vara så våt att vatten kunde med hand kramas ur densamma.

Rådstufvurätten fann i utslag den 21 Okt. 1901 det vara i saken utredt, att rederiet för briggen „Diana" genom afhandling den 15 Maj 1900 åtagit sig att vid Oaxen för Brandfors räkning efter tur intaga en full last under däck, bestående af släckt och osläckt kalk minst 1000 hl. släckt kalk och så mycket fartyget kunde bekvämt bära och rymma för att i Luleå utlossas; att vid den efter fartygets lossning i Luleå verkställda besigtning kalken befunnits skadad på sätt i ett den 2 Aug. 1900 upprättadt besigtningsinstrument funnes upptaget; at kalken vid inlastningen i fartyget varit af fullgod beskaffenhet samt att den under resan tagit skada genom fartygets felaktiga beskaffenhet så väl med afseende å dess botten och garnering som dess däck. Då Johansson ej gittat styrka sitt påstående att lasten tagit skada i fartyget på grund af lastens egen beskaffenhet och förty befälhafvaren måste anses för den sålunda uppkomna skadan ansvarig, pröfvade Rådstufvurätten skäligt förpligta Johansson att genast mot kvitto til Brandfors utgifva fordrade beloppet 1300 kr. 80 öre samt i rättegångskostnader 383 kr. jemte protokollslösen.

Johansson sökte efter vad ändring i Svea Hofrätt. Att 112 hl. kalk skulle hafva felats i lasten bestred Johansson såsom obestyrkt samt åberopade till sitt fredande från ersättningsskyldighet i denna del den i konnossementet förekommande klausul: „måttet obekant".

Då besigtning å lasten icke egt rum inom den i 148 § Sjölagen föreskrifna tid, bestred Johansson ersättningsskyldighet för skadan å lasten såsom icke bevisligen tillkommen genom fel och försummelse från Johanssons sida. Den verkliga orsaken till skadan vore det vatten, som vid eldsläckningen nedstörtats i lastrummet.

Hofrätten yttrade i dom den 13 Juni 1902: Äfven om mot Johansson bestridande vore visadt att, på sätt Brandfors påstått, 112 hl. släckt kalk felats i den myckenhet sådan kalk, som ifrågavarande last i konnossementet uppgifvits innehålla, hade Johansson i allt fall å konnossementet tecknat att måttet vore honom obekant. Vid sådant förhållande och då Brandfors ej ens påstått att lasten af Johansson mottagits efter mätning eller att denne med användande af vanlig uppmärksamhet bort kunna utröna att den i konnossementet förekommande uppgiften angående

myckenheten släckt kalk varit oriktig, vore Johansson jemlikt grunderna för 145 § Sjölagen utan ansvarighet i denna del af saken. Beträffande Brandfors' anspråk på ersättning för skada å viss del af lasten vore i saken upplyst att, sedan Johansson den 17 Juli anmält fartygets ankomst till Luleå, lossning af lasten utan att besigtning förutgått tagit sin början den 19 i samma månad, samt att Brandfors, som den 21 berörda Juli vägrat att mottaga mera af lasten än ditintills lossats, först den 2 derpåföljande Augusti låtit besigtiga lasten. Då Brandfors, hvilken sålunda försummat att anordna besigtning inom den i 148 § Sjölagen föreskrifna tid, icke förmått mot Johanssons bestridande styrka att den skada, hvarmed lasten varit behäftad, tillkommit genom Johanssons fel och försummelse, pröfvade Hofrätten rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag, förklara den af Brandfors förda talan icke kunna bifallas; och blefve rättegångskostnaderna på grund af sakens beskaffenhet mellan parterna kvittade.

Brandfors fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t samt anhöll om förnyadt vittnesförhör med uppgifna personer för bestyrkande af påståendet att skadan förorsakats genom brister hos fartyget samt genom vårdslöshet i öfrigt, för hvilken befälhafvaren vore ansvarig. Beträffande påståendet att kalken förstörts genom eldsläckningen, erinrade Brandfors att kalken varit skadad ej blott vid fockmasten utan i hela lastrummet samt att släckningen af elden, som uppstått genom befälhafvarens vårdslöshet, skett på hans begäran och under hans tillsyn för at rädda fartyget med uppoffring af lasten.

Sedan Kungl. Maj:t tillåtit nytt vittnesförhör, egde sådant rum, dervid upplystes:

af de två förut hörde sjökaptenerna,

att besigtning af fartyg och last egt rum första gången den 21 Juli, dervid lasten såväl förut som akterut befunnits skadad af vatten; att besigtningerna den 30 Juli och den 2 Aug. verkställts för utrönande af orsaken till skadan; att ett fartyg, hvars garnering och sandbordsplankor vore otäta, vore mindre lämpligt för intagning af torra laster såsom socker, kaffe, kalk etc., synnerligast om bäddning under lasten uraktlåtits samt att „Diana" icke varit försedd med dylik bäddning, hvilket varit synnerligen vårdslöst och den hufvudsakligaste anledningen till skadan;

af de två arbetare, som verkstält lossningen, att lasten legat omedelbart intill fartygets garnering utan underlag vare sig vid kölen eller sidorna;

samt af en hamnkapten, att vid intagning af laster såsom kaffe, socker eller kalk det vore befälhafvarens skyldighet att tillse, det garneringen och sandbordsplankorna vore tätade och att tillräcklig underbäddning funnes; att fartyg med otätt däck icke vore sjövärdigt att föra torra laster, allra minst kalk, samt att fartyg med otät garnering borde hafva hög underbädning.

Johansson bestred afseende å vittnesmålen.

Under målets handläggning afled Brandfors, hvarefter hans sterbhusdelegare Margareta Brandfors uppträdde som part i målet.

Nedre Revisionen yttrade i underdånigt betänkande:

Emedan i saken lärer vara upplyst, att ifrågakomna kalklast, då den för Carl Brandfors' räkning vid Oaxen inlastats i den af Johansson förda briggen „Diana", varit af fullgod beskaffenhet, men att vid fartygets framkomst till Luleå lasten varit skadad af vatten äfvensom undergått minskning,

samt genom hvad de med Kungl. Maj:ts tillstånd i saken hörda vittnen intygat och deri i öfrigt förekommit torde vara utredt såväl att fartyget, hvars garnering varit otät, ej varit försedt med bäddning under lasten, som ock att i följd deraf vatten trängt upp i lasten samt förorsakat omförmälta skada och minskning,

ty och då Johansson är jemlikt 59 § Sjölagen pligtig ersätta den förlust, som sålunda tillskyndats lastegaren genom Johanssons försummelse att, på sätt enligt 26 § samme lag honom ålegat, tillse att fartyget varit försedt med hvad till lastens betryggande erfordrats, samt det vore styrkt att berörda förlust uppgått till fordrade beloppet 1300 kr. 80 öre, deri inberäknadt besigtningskostnader 100 kr.,

hemställer Nedre Revisionen att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med upphäfvande af Hofrättens dom, på det sätt fastställa Rådstufvurättens domslut, att Johansson förpligtas att genast mot kvitto till Margareta Brandfors utgifva 1300 kr. 80 öre samt i ersättning för kostnaderna å saken vid Rådstufvurätten 383 kr. jemte protokollslösen.

Högsta Domstolen biföll hvad Nedre Revisionen sålunda hemställt, hvarefter Kungl. Maj:ts dom i öfverensstämmelse dermed utgafs den 15 Sept. 1904.

59.

Veile Søret, den 8de Septbr. 1904.

Kaptajn E. H. Raahauge, Marstal
(Sagfører A. Gyntelberg)

mod

A/S Veile Dampmølle
(Sagf. Johannes Nielsen).

Regnveir, som af Hensyn til Lastens Art afbryder Losning, er ikke en Hindring *fra Skibets Side*, jfr. Solovens § 119 smh. m. § 137, og afbryder derfor ikke Liggedagene.

Under nærværende ved Søretten behandlede Sag, har Klageren, Kaptajn E. H. Raahauge af Marstal, i Henhold til Stævning af 3de August d. A. paastaaet de Indklagede, Aktieselskabet Veile Dampmølle, tilpligtede at betale for ½ Overliggedag 15 Kr. med Renter 5 % p. a. fra Stævningens Dato, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger skadesløst, medens de Indklagede procedere til Frifindelse, ligeledes med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Det er under Sagen in confesso, at Klageren, som ankom her til Byen d. 30te Januar d. A. med Skonnert „Anna Margrethe" af Marstal, der var ladet med Hvede til de Indklagede, meldte sig færdig til Losning samme Dags Eftermiddag Kl. 5 og yderligere Mandagen den 1ste Februar, hvorhos de Indklagedes Opmærksomhed blev henledet paa, at Losningen ifølge Certepartiet skulde foregaa i Løbet af fire Arbejdsdage og altsaa skulde være afsluttet om Torsdagen næstefter. Skønt det om Mandagen var tørt og regnfrit, blev Losningen imidlertid ikke paabegyndt den Dag, da de Indklagede endnu ikke var rede hertil, men begyndtes først den paafølgende Dag, og Skibet blev ikke udlosset før Fredagen d. 5te Februar Kl. ca. 10½ Formiddag.

Medens Klageren nu i Henhold til Certepartiet, hvorefter der tilkommer ham 30 Kr. pr. Dag i Overliggedagspenge, formener at have Krav paa det paaklagede Beløb, have de Indklagede bestridt dette og hævdet dels, at Klageren har modtaget sin Fragt efter endt Losning uden at have taget noget Forbehold med Hensyn til Overliggedagspenge og dels, at saadanne ikke

tilkommer ham, da Grunden til, at Skibet ikke blev udlosset i rette Tid, var den, at Arbejdet flere Gange maatte standses paa Grund af Regnvejr, der umuliggjorde Losningen, hvilket maa betragtes som en Forhindring fra Skibets Side, jfr. Sølovens § 119, jfr. § 137.

Da der imidlertid ikke kan gives de Indklagede Medhold i, at Liggedagene skulde forlænges paa Grund af det indtraadte Regnveir, og da det derhos er givet, at Losningen vilde være bleven tilendebragt, saafremt de Indklagede ikke havde ladet den første Liggedag hengaa ubenyttet, har Klageren haft Krav paa den af ham fordrede Godtgjørelse for ½ Overliggedag, og dette Krav kan ikke anses bortfaldet paa Grund af manglende Reservation fra Klagerens Side ved Fragtens Modtagelse, allerede fordi der efter Proceduren maa gaas ud fra, at saadan Reservation virkelig er taget, idet de Indklagede ikke specielt have imødegaaet, hvad Klageren herom har anført i et af ham under Sagens Drift produceret Indlæg. Som Følge af det anførte ville de Indklagede være at dømme i Overensstemmelse med Klagerens Paastand, dog saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 8 Kr.

Statskassens Ret forbeholdes med Hensyn til, at den under Sagen fremlagte Kopi af det under 18de Januar d. A. oprettede Certeparti ikke bærer Paategning om, hvilket Stempel der er anvendt til Hovedeksemplaret af Certepartiet.

Iøvrigt foreligger ingen Stempelovertrædelse under Sagen.

Thi kendes for Ret:

De Indklagede, Aktieselskabet Veile Dampmølle, bør til Klageren, Kaptajn E. H. Raahauge i Marstal betale 15 Kr. med Renter 5 % p. a. fra den 3die August 1904, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger med 8 Kr.

Statskassens Ret forbeholdes med Hensyn til, at den ovennævnte Kopi af Certepartiet ikke bærer Paategning om det til dette anvendte Stempel.

Det idømte at udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse nnder Adfærd efter Loven.

P. Th. Madsen. *Otto Hansen.* *S. Lindtner.*

Indhold: ***56. Kungl. Maj:ts Dom:*** *Angfartygsaktiebolaget Tirfing emot Förnyade ångfartygsaktiebolaget Svenska Lloyd.* — ***57. Sø og Handelsretten i Kjøbenhavn:*** *Grosserer I. Wermouth i Bogense mod Kaptajn A. M. Nord, Fører af Galease „Alf".* — ***58. Kungl. Majts Dom:*** *Handlanden Carl Brandfors i Luleå emot Sjökaptenen C. E. Johansson.* — ***59, Veile Sjøret:*** *Kaptajn E. H. Raahauge, Marstal mod A/S Veile Dampmølle.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 20	Aargang V	1904

60.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 5te Oktober 1904.

Skibstømrer Anders Andersen
(Overretssagfører Lachmann)

mod

Firmaet C. K. Hansen som korresponderende Rheder for „Dampskibsselskabet af 1896"
(Højesteretsadvokat Halkier).

En Tømmermand forhyres paa Betingelse blandt andet af, at Opsigelse skulde ske, indtil 12 Timer forinden Skibets Afgang fra sidste udenlandske Havn eller Rhed til Fratrædelse, naar Skibet paa Reisen anløber dansk Havn. Tømmermanden afskediges ved Ankomsten til Kjøbenhavn, der var Reisens Endepunkt, men da han ikke havde faaet aftalt Varsel inden Skibets Afgang fra Lastepladsen, forlanger han en Maaneds Tillægshyre (*jfr. Sølovens § 92*) og faar heri Medhold af Retten.

Under nærværende Sag er det givet, at Skibstømrer Anders Andersen blev forhyret og paamønstret her i Byen fra den 14de Februar d. A. som Tømmermand med den her hjemmehørende

Damper „Klampenborg" tilhørende „Dampskibsselskabet af 1896" paa ubestemt Tid — Rejse til Østersøen o. v. — for en maanedlig Hyre af 70 Kr. I den for ham udfærdigede Afregningsbog hed det, at han var antagen i Henhold til de i Søloven indeholdte Bestemmelser, dog med nogle særlige Vilkaar, derunder de Modifikationer og Tilføjelser, der indeholdtes i „dansk Dampskibsrhederiforenings" Forhyringsregler af 1ste Januar 1904, ifølge hvis § 1 Opsigelse til Afmønstring ved Forhyring paa ubestemt Tid skal, fraregnet Skibets Oplæggelse i dansk Havn (§ 1 d), ske fra en af Siderne efter forskellige nærmere Regler for Dampskibe: a) i indskrænket Fart, b) i transatlantisk og oversøisk Fart og c) i al anden Fart. For disse sidste Dampskibe — til hvilke det er givet, at „Klampenborg" er at henregne — kan Opsigelse ifølge de nævnte Regler kun ske indtil 12 Timer forinden Skibets Afgang fra sidste udenlandske Havn eller Rhed til Fratrædelse naar Skibet paa Rejsen anløber dansk Havn.

Efter at „Klampenborg" midt i Februar var afgaaet herfra til Windau og derpaa til London og Newcastle, vendte Skibet tilbage hertil, hvor det ankom den 9de Marts. Den 10de Marts blev derpaa Tømmermand A. Andersens Hyre opsagt til Fratrædelse samme Dag, idet han samtidig fik sin Hyre til den Dag udbetalt, og han blev derpaa afmønstret, men tog strax Forbehold mod Berettigelsen deraf. Han anlagde derpaa efter nogle Forhandlinger nærværende Sag, hvorunder han, idet han har fastholdt, at hans Opsigelse var uberettiget, har hos Firmaet C. K. Hansen som korresponderende Rheder for „Dampskibsselskabet af 1896" fordret sig tilkendt yderligere en Maaneds Hyre med 70 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 5te April d. A. foruden Sagsomkostninger.

Det indstævnte Rhederi har paastaaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger. Det har i saa Henseende for det første gjort gældende, at Sagsøgeren paa Skibets Rejse fra Newcastle hertil og efter dets Ankomst her gentagende ombord havde gjort sig skyldig i saadan Ulydighed og respektstridig og uforskammet Optræden overfor 2den Styrmand, som ifølge Søloven havde berettiget til at afskedige ham strax. Imod Sagsøgerens Benægtelse kan det imidlertid ikke anses bevist, at han har gjort sig skyldig i det ham paasigtede Forhold, hvorfor det bliver unødvendigt at komme ind paa den mellem Parternes Sagførere rejste Tvist om, hvorvidt et saadant Forhold vilde have berettiget til at afmønstre Sagsøgeren strax uden Varsel. Det skal med Hensyn til det om-

talte, Sagsøgeren paasigtede Forhold først bemærkes, at der slet ikke havde fundet nogen Afhøring af ham Sted ombord af Kaptajnen, saa lidt som der blev meldt noget derom til Retten i Marts d. A., og at det først blev fremdraget efter Sagens Anlæg i April, da Sagsøgeren allerede igen var gaaet tilsøs, saa at han ikke har kunnet adspørges. Forsaavidt Sagsøgeren er sigtet for den 6te Marts i Nordsøen at have nægtet at efterkomme en Ordre fra 2den Styrmand om at skalke Luger og pejle Lasten, hvorved han skulde have udtalt sig uforskammet om nævnte Styrmand, maa det dernæst bemærkes, at denne slet ikke havde talt personlig med Sagsøgeren dengang, men havde sendt Ordren gennem en Letmatros, paa hvis Referat Sigtelsen i saa Henseende kun er bygget, og som heller ikke har kunnet blive afhørt, da han ogsaa var bleven afmønstret. — Sagsøgeren har derhos vel erkendt, at han den 10de Marts om Morgenen ikke strax efterkom en Ordre af 2den Styrmand om at smøre Ankerspillet, men kun fordi han, hvad han sagde, allerede havde smurt det Aftenen forinden efter 1ste Styrmands Ordre, og er det givet, at han, efter at 2den Styrmand saa havde spurgt 1ste Styrmand og faaet dette bekræftet, men med Tilføjende, at det dog paa Grund af indtrufne Omstændigheder skulde smøres igen, saa uden videre efterkommet 2den Styrmands fornyede Ordre derom. Forsaavidt det derhos er paastaaet, at Sagsøgeren da skal være kommen med en uforskammet Ytring om 2den Styrmand, da foreligger der overfor Benægtelsen deraf ikke andet i saa Henseende, end at 2den Maskinmester i Forbigaaende vil have hørt Sagsøgeren komme med en saadan Ytring, medens 2den Styrmand da stod paa den anden Side af Skibet og ikke har anbragt selv at have hørt den.

Rhederiet har imidlertid endvidere gjort gældende, at Kaptajnen, uanset de ovenfor gengivne Forhyringsregler ubetinget havde været berettiget til at afmønstre Sagsøgeren efter Skibets Ankomst hertil, da Skibet i det foreliggende Tilfælde ikke bl[illegible] havde „anløbet“ Havnen her, men var gaaet herind for a[illegible] saa at „Rejsen“ dermed var endt, dog at der erkendte[illegible] dette bragtes til Anvendelse, at maatte i Henhol[illegible] 84 tilkomme Sagsøgeren Hyre, indtil Losnin[illegible] 15de Marts, hvorpaa Skibet gik vider[illegible] Dage, og Indstævnte har altsaa for a[illegible] Frifindelsespaastand derhen, at han tilp[illegible] søgeren 14 Kr. (2.33 pr. Dag).

Imod Sagsøgerens Indsigelse findes [illegible]

kunne gives Indstævnte Medhold i den saaledes fremsatte Betragtning. Naar henses til, at Sølovens § 82 udtrykkelig bruger Udtrykket „anløbe" ogsaa om et Skibs Indgang til en Havn for at losse eller lade, og til selve Affattelsen af de omtalte „Forhyringsregler", særlig Sammenhængen mellem deres § 1: a, b, c og d, samt til at det netop maa antages at have været Meningen med dem at give fuldstændige og for begge Parter lige bindende Forskrifter om „Opsigelse til Afmønstring ved Forhyring paa ubestemt Tid", kan Kaptajnen, uanset at Skibet skulde losse her, ikke antages at have været berettiget til at opsige Sagsøgeren uden overensstemmende med nævnte § 1 c, altsaa 12 Timer inden dets Afgang fra Newcastle. Indstævnte vil derfor blive at dømme efter Sagsøgerens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 28 Kr. 29 Øre.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Firmaet C. K. Hansen som korresponderende Rheder for „Dampskibsselskabet af 1896" bør til Sagsøgeren: Skibstømrer Anders Andersen betale de paastævnte 70 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra den 5te April d. A. til Betaling sker, og 28 Kr. 29 Øre i Sagsomkostninger inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

61.

Norges Høiesteret, den 19de Oktober 1904.

Wm. A. Mohn
(Advokat Kristen Johanssen)

mod

Edv. Eidsvaags Konkursbo ved dets Bestyrer
(Overretssagfører G. Aakrann til Prøve).

En ved Deposition af Konnossementerne stiftet Haandpanteret i Ladningen (Raafisk) antages ikke at være bortfalden derved, at Fisken underveis overgives til en Fisketørrer og oplægges til Tørring for senere efter fuldendt Tørring at gjenindlastes og bringes videre til Bestemmelsesstedet, idet vedkommende Fisketørrer antages at sidde inde med Varen paa Panthaverens Vegne.

Assessor *Blom:* Ved Dom, afsagt af Kristianssund Sjøret den 18de November 1903, blev i nærværende Sag saaledes kjendt for Ret:

„Indstevnte Wm. A. Mohn bør til Citantskabet Edv. Eidsvaags Konkursbo betale Kr. 17[667,46 — sytten Tusinde, sex Hundrede, sexti syv Kroner, firti sex Øre — tilligemed de siden 30te April 1900 indvundne Renter og Rentes Renter af i Kristianssund Kreditbank indestaaende Kr. 15 685,55 samt 4 % Renter fra 16de Februar 1900 af Kr. 1981,81, til Betaling sker inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Exekutionstvang.

Sagens Omkostninger ophæves".

Denne Dom er af Wm. A. Mohn ved Stevning af 8de Januar 1904 paaanket til Høiesteret, hvor han har nedlagt Paastand om Frifindelse for Edv. Eidsvaags Konkursbos Tiltale i Sagen samt Tilkjendelse hos dette af Procesomkostninger for Sjøret og Høiesteret.

Indst., Eidsvaags Konkursbo, har nedlagt Paastand om, at Sjørettens Dom stadfæstes, og at Appell. tilpligtes at betale Indst. Sagsomkostninger for Høiesteret.

Med Hensyn til Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder henviser jeg til Præmisserne til Sjørettens Dom og til den for Høiesteret dokumenterede Dom, der er afsagt af Byfogden i Kristianssund den 16de Januar 1902.

For Høiesteret er fra begge Parters Side dokumenteret Erklæringer fra forskjellige Banker angaaende deres Opfatning af, hvorledes Rettighederne efter Konnossement stiller sig i Tilfælde af, at Ladningen er eller har været udlosset fra Fartøiet.

Videre er dokumenteret den Del af Korrespondancen mellem Mohn og Eidsvaag, som ikke har været fremlagt for Sjøretten. Det saaledes dokumenterede finder jeg dog ikke at være af saadan Betydning for Sagen, at jeg anser det nødvendigt at opholde mig nærmere derved.

Her for Retten har Appell. ikke optaget den ved Sjøretten fremsatte Indsigelse mod Konkursboets Søgsmaal, at den saakaldte „Hjeldskjærforretning" skulde betragtes som en egen Masse medsærskilte Rettigheder og Forpligtelser. Derhos er fra Konkursboets Side frafaldt den Indsigelse, som var hentet fra Konkurslovens §§ 44 og 45.

Det Spørgsmaal, som ved Sjøretten har været oppe angaaende det der omhandlede Kommissionssalær, foreligger efter Paaankemaaden ikke for Høiesteret.

Det første Spørgsmaal i Sagen, som efter dette foreligger til Afgjørelse her for Retten, er, hvilken Ret det har været Parternes Mening at overføre til Mohn ved Overdragelsen af de omhandlede Konnossementer paa „Hilda"s og „Kong Raud"s Ladninger.

Jeg mener, at den Ret, som det saaledes har været tilsigtet at overdrage til Mohn, maa have været en Panteret i de to nævnte Fartøiers Ladninger. Det er i den Henseende for mig af afgjørende Betydning, at Eidsvaag i sin Skrivelse til Mohn af 20de Juni 1899, idet han sender endosseret Konnossement over „Hilda"s Halvlast og lover at sende Konnossementer for Resten af Ladningerne, siger, at han sender „samtlige til Depositum for de til Ladningerne hos Dem oppebaarne Kontanter"; og i Forbindelse hermed siger Eidsvaag videre: „Jeg underhandler om en absolut solsikker Plads ved Kristianssund til Tørring af disse iaar høist værdifulde Ladninger". Mod denne Skrivelse har Mohn ingen Indvending gjort, og jeg maa antage, at han har været enig med Eidsvaag i den Opfatning af Forholdet, som har faaet sit Udtryk paa den foran anførte Maade. Mohn udtrykker sig ogsaa i sin Svarskrivelse af 27de Juni næstefter paa en Maade, som nærmest tyder hen paa, at Eidsvaag fremdeles er den, der ialfald har Bestemmelsesretten med Hensyn til, hvad der skal foretages med Fisken. Eidsvaag har ogsaa i tre senere Skrivelser, som jeg finder det unødvendigt nærmere at paapege, stadig udtalt sig i den Retning, at det var ham, som var Eier af Fisken. Han siger saaledes i en Skrivelse af 1ste Oktober 1901 til Sagfører Selmer: „Da det var en Sag, som ikke i ringeste Grad vedkommer mine Skippere, at jeg saa mig nødt til for at erhverve Forskud til Ladningernes Indkjøb at pantstille disse Ladninger til Forskudsgiveren ved endosseret Konnossement" osv. Jeg maa altsaa gaa ud fra, at det har været Meningen, at Mohn skulde faa Panteret i de to Ladninger. Jeg mener videre, at Haandpanteret kan stiftes i Ladningerne ved Overdragelse af Konnossementerne, ialfald naar Mohn har faaet begge de Exemplarer af Konnossementerne, som sees at være udfærdiget, og at saa her har været Tilfældet, maa jeg efter alt, hvad der foreligger, antage. Haandpanteret kan under disse Omstændigheder ialfald stiftes, naar og saalænge Varen er ombord, og jeg mener da, at Skipperen i dette Tilfælde besidder Ladningen paa rette Konnossementsindehavers Vegne. Mohn havde altsaa Panteret i Ladningerne, dengang da „Hilda" og „Kong Raud" kom til Tørrepladsen. Spørgsmaalet bliver da, om Forholdet er

forandret ved den Fremgangsmaade, som senere fandt Sted, at Ladningerne blev overleveret til Tørreren, Kristian Ohrvik, der disponerede over de Bjerge, hvor Tørringen skulde foregaa. Da Ohrvik havde faaet Fiskelasten paa Bjerget, var han, mener jeg, at betragte som den umiddelbare Besidder af Ladningerne, men Spørgsmaalet bliver da, paa hvis Vegne han besad dem; thi det er paa det Rene, at han ikke besad dem paa egne Vegne.

Med Hensyn til dette Spørgsmaals Besvarelse er det efter min Mening at mærke, at Ohrvik blev engageret af Eidsvaag, eller rettere Kontrakten om Tørringen, hvilken Ohrvik overtog som Entreprise, blev sluttet af Eidsvaag, og jeg maa gaa ud fra, at der da ikke blev givet Ohrvik nogen Besked om, hvem der var Fiskens Eier eller interesseret i denne, og heller ikke sagt ham noget om, paa hvis Vegne han skulde besidde Fisken. Imidlertid finder jeg det klart, at det ikke rettelig kunde være og heller ikke har været Eidsvaags Mening at ville tilegne sig nogen Besiddelse af Fisken ved saaledes at engagere Tørrer og dirigere Fisken til Tørrepladsen. Tørringen maatte efter Sagens egen Natur være et Led i den Fremgangsmaade, som skulde ske med Fisken, og den af mig tidligere nævnte Tirade i Eidsvaags Skrivelse til Mohn af 20de Juni 1899 viser, mener jeg, at Tørringen har gaaet for sig i Henhold til Tilslutning fra Mohns Side. Under disse Omstændigheder maa man være berettiget til at gaa ud fra og Mohn altsaa ogsaa berettiget til at opfatte Forholdet saa, at naar Eidsvaag her optraadte og ordnede det fornødne med Tørringen, saa optraadte han paa Vegne af den rette Ihændehaver af Konnossementerne, ligesom han jo selvfølgelig ogsaa som den, der efter min Opfatning var Eier af Papirerne, optraadte for at varetage sin egen Interesse. Dette er Forholdet, naar Tingen sees fra den ene Side.

Fra den anden Side er jo Forholdet dette, at Ladningerne kom til Tørrepladsen i de i Konnossementerne nævnte Fartøier, og de blev der af Skipperne leveret til Tørreren. Der blev ikke givet Ohrvik nogen Meddelelse om, hvem der var interesseret i Fisken, eller paa hvis Vegne den besades. Men jeg mener, at det ogsaa her er det rimeligste at opfatte hans Adkomst til Fiskens Besiddelse paa samme Maade, som Skipperne havde havt Besiddelsen, nemlig at den besades paa rette Konnossementsindehavers Vegne, og altsaa til Fortsættelse af Skippernes Besiddelse af Ladningerne. Det maa ogsaa her mærkes, at det ene af Fartøierne, „Hilda" blev liggende ved Rensvikholmene den hele Tid, Tør-

ringen gik for sig, og jeg har forstaaet Forholdet saa, at Fartøiet blev liggende i den Hensigt at tage Fisken, baade sin egen Ladning og „Kong Raud"s Ladning, ombord igjen, efterat Tørringen var færdig. — (Jeg skal her indskyde, at efter hvad der foreligger, maa jeg gaa ud fra, at begge Ladninger efter Tørringen kunde indtages i det ene Fartøi). — Dette Forhold maa visselig have været Ohrvik bekjendt. Videre maa det mærkes, at Mohn har udbetalt de til Tørringen fornødne Penge efterhaanden efter Opfordring for hver Gang fra Eidsvaag, og Udbetalingerne foregik gjennem Skipperne, saalænge Eidsvaag var i Henningsvær. Men maa man altsaa, som jeg mener, man bør gjøre, betragte Forholdet saaledes, at Ohrvik skulde fortsætte den samme Besiddelse, som Skipperne havde havt før Udlosningen for atter at overgive den til det ventende Fartøi, saa bliver det ogsaa forklarligt, at begge Skippere uden videre har bragt Ladningerne til Tørrepladsen uden at kræve sig de udfærdigede Konnossementer tilbageleveret. At „Kong Raud"s Skipper efter Udlosningen drog bort fra Stedet med sit Fartøi, bør efter min Mening ikke foranledige nogen forandret Opfatning med Hensyn til Forholdet med „Kong Raud"s Last. Baade „Hilda"s og „Kong Raud"s Skippere var i den samme Mands, Eidsvaags, Tjeneste; Fartøierne tilhørte den samme Mand, og det var efter hvad jeg har antaget, ogsaa Meningen, at begge Ladninger siden skulde indtages i det ene Fartøi, som blev liggende. Den rimelige Maade at opfatte Forholdet paa, hvis man ikke skal gaa ligefrem ud fra, at Skipperne ikke har havt nogensomhelst Opfatning af sine Pligter efter Konnossementerne, er da denne, at „Kong Raud"s Skipper har anseet sig under Forholdets videre Udvikling repræsenteret gjennem „Hilda"s Skipper. Fremdeles mener jeg, at man efter Oplysningerne, som forøvrigt i det Stykke ikke er fuldt klare, maa kunne gaa ud fra, at Ohrvik før Eidsvaags Konkurs har faaet Besked om, at Mohn ialfald var interesseret i Ladningerne. Jeg finder ogsaa, at det ikke er uden Betydning for den rette Bedømmelse af Forholdet, at det af de dokumenterede Erklæringer fra Banker synes at fremgaa, at det ved Kristianssund er et ikke saa sjelden forekommende Tilfælde, at Ladning ifølge Konnossement, som er taget som Sikkerhed for Gjældsforpligtelse, dér oplosses til Tørring og atter indtages i Fartøiet efter Tørringen. Da det videre er oplyst, at Ohrvik var en rutineret Fisketørrer, kan han neppe have været uvidende om saadant Forhold; det er

ogsaa af denne Grund rimeligt at betragte Tørringen af Fisken som foregaaet paa vedkommende Konnossementsindehavers Vegne.

Efter den Opfatning, som jeg saaledes har fundet at maatte gjøre gjældende, og som jeg altsaa ogsaa mener, at Mohn var berettiget til at gjøre gjældende, maa Fisken siges fremdeles at være i Konnossementsindehaverens Besiddelse, da Eidsvaag gik Konkurs den 19de Oktober 1899, og Mohn maa da efter min Mening siges at have en retsbeskyttet Panteret i Ladningerne ogsaa ved Konkursens Aabning.

Der har fra Konkursboets Side været fremhævet, at Konnossementernes Form var mangelfuld, men jeg finder ikke af den Grund at kunne sætte dem ud af Betragtning som Konnossementer. Som Følge heraf mener jeg, at Mohn maa frifindes for Paastanden om, at han skal udlevere Ladningernes Udbringende.

Med Hensyn til det Assurancebeløb, som af Mohn er hævet som Erstatning for den Skade, som paaførtes „Hilda"s Ladning ved Havariet den 27de September 1899, er det min Opfatning, at det allerede af Bestemmelserne i § 1 i Loven af 8de Juni 1895, indeholdende Forandringer i Lovgivningen om Pant, maa være en Følge, at Mohn er berettiget til at beholde dette Assurancebeløb, naar man, saaledes som jeg gjør, først anser ham panteberettiget i vedkommende havarerede Ladning.

Jeg kommer saaledes til det Resultat, at Appell. maa frifindes for Eidsvaags Konkursbos Tiltale.

Efter Sagens tvivlsomme Beskaffenhed finder jeg, at Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret maa ophæves.

Konklusion.

Appellanten, Wm. A. Mohn, bør for Indstevntes Edv. Eidsvaags Konkursbos Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Assessor *Thoresen:* I det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

De extraordinære Assessorer, Byretsassessorerne *Hambro* og Dr. *H. Scheel,* Assessorerne *Roll* og *Reimers* og Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterende Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

I December 1890 afsluttede Handelsmand Edvard Eidsvaag som Eier blandt andet af Stedet „Hjeldskjæret" i Henningsvær en Overenskomst med Kjøbmand B. Heide i Kristianssund, ifølge hvilken de skulde fortsætte den

saakaldte „Hjeldskjærforretning“ for fælles Regning, saaledes at Eidsvaag deltog for $^5/_8$ og Heide for $^3/_8$.

Forretningen skulde som tidligere omfatte Indkjøb og Forædling af Fisk, Lever, Rogn, Hoder og Tran og Afhændelse af disse Produkter i den Udstrækning, som begge Parter maatte enes om efterhvert under indtrædende Konjunkturer. Overenskomsten, der foreløbig skulde gjælde for Aaret 1891, opstiller nærmere Regler for de enkelte Interessenters Virksomhed og indeholder i Post 7, at „Parterne er blevne enige om i retslig Henseende at betragte denne Forretning (Hjeldskjærforretningen) som en fra begges øvrige Drift afsondret Forretning, der hos B. Heide i Kristianssund har sin særskilte Kasse og Kassebog, og de Forretningen tilhørende Kontanter tør kun anvendes til Dækkelse af dennes Forpligtelser. I Tilfælde nogen af Parterne standser sine Betalinger, vil derfor Hjeldskjærforretningens Produkter ingenlunde kunne inddrages i Boets Masse. Under et saadant Tilfælde ligesom ellers maa Forretningens Produkter i første Række anvendes til Dækkelse af Hjeldskjærforretningens Driftskapital, der som Bankforskud eller paa Vexler er oppebaaret. Kun Nettodividenden tilfalder Parterne efter Forhold“.

Denne Overenskomst blev „prolongeret“, som det heder for 1892. Med dette Aar udtraadte B. Heide, i hvis Sted Astrup & Co. indtraadte som den anden Interessent, hvorefter Overenskomsten atter prolongeredes for Aarene til og med 1898, da ogsaa Astrup & Co. udtraadte. Under 20de Januar 1899 indtraadte derpaa for dette Aar Edvard Eidsvaags Broder, Bødker Hans H. Eidsvaag paa samme Vilkaar alene med den Forandring, at Edvard Eidsvaag nu ogsaa skulde overtage Forhandlingen af Hjeldskjærforretningens Varepartier, Klipfisk, Rundfisk, Tran og Rogn og at Forretningen for 1899 skulde omfatte — foruden de Hjeldskjæret tilliggende Forretninger i Henningsvær — tillige samtlige Fiskevarer, som Parterne i Aaret maatte beskjæftige sig med samt Bageriforretningen i Henningsvær.

I Løbet af Vaaren og Sommeren 1899 lod Edvard Eidsvaag indkjøbe 2 Raafiskelaster i Finmarken i sine der henliggende Fartøier Jagt „Hilda“, Skipper Mjønæs og Slup „Kong Raud“, Skipper A. Nielsen, samt desuden i Henningsvær 9000 Stykker Klipfisk. Penge til disse Fiskeindkjøb fik han fra Indstævnte i nærværende Sag, Wm. A. Mohn i Bergen, der efter Ordre fra Eidsvaag for hver Gang remitterede direkte til vedkommende Skipper i telegrafiske Postanvisninger. Efterhvert som Fartøierne havde faaet Last undertegnede Skipperne Konnossementer paa Ladningerne til Edvard Eidsvaags Ordre. Han forsynede dem med sit Blanco-Endossement og sendte dem til Wm. A. Mohn.

Begge Fartøier forseilede derpaa til Rensvikholmerne pr. Kristiansund, hvortil de ankom det ene omkring Midten af Juli, det andet i August. Fisken oplossedes til Tørring, der forestodes af en af Edvard Eidsvaag dertil engageret Mand.

Det ene Fartøi („Kong Raud“) drog efter endt Udlosning ud paa Sildeexpedition, medens „Hilda“ blev liggende for, efterat Fisken var tørret, paany at indlaste den.

Paa Grund af det herskende uheldige Veir gik det sent med Tørringen. Henimod Slutningen af December var dog ca. 33 000 Stykker Tørfisk indlastet i „Hilda“, som imidlertid da udsattes for et Uheld, der medførte, at Størstedelen af dette Parti blev beskadiget af Sjøvand og i sin Helhed paany maatte

oplosses. Efterat Fartøiet var bleven udbedret, paabegyndte Indlastningen af den tilbageværende tørre Fisk, hvoraf ca. 24 000 Stykker blev indtaget.

Saaledes stod Sagerne da Edvard Eidsvaag den 19de Oktober 1899 maatte overgive sit Bo til Konkursbehandling.

Ved en efter Boets Foranstaltning den 2den November afholdt Registreringsforretning opgaves det hele Fiskeparti at udgjøre ca. 84 000, hvoriblandt de ved „Hilda"s Uheld beskadigede 26 000, og taxeredes alt i alt til Kr. 25 960,00.

Kort Tid efter Registreringen lod Indstævnte Mohn ved Sagfører Selmer her, Fisken bortfjerne fra Tørrepladsen og oplægge paa et af ham dertil leiet Pakhus. Herimod blev der fra Konkursboets Side protesteret under Paaberaabelse af, at Fisken tilhørte Boet og var i dets Besiddelse, og da Mohn paa sin Side ikke vilde anerkjende nogen Eiendomsret for Boet, men mente sig selv berettiget til uden Hensyn til dette at disponere over Fiskepartierne, har Boet efter forudgaaet forgjæves Forligsmægling ved Stævning af 22de Februar 1900 saggivet Wm. A. Mohn og nedlagt Paastand om, at han tilpligtes enten at udlevere de omhandlede Fiskepartier eller at betale Citantskabet deres Udbringende, i begge Tilfælde mod Erstatning hos dette for sine nødvendige Udlæg efter Konkursens Aabning samt at betale det af ham hævede Assurancebeløb Kr. 1 981,91 for den ved „Hilda"s Uheld beskadigede Fisk — tilligemed Sagsomkostninger. Indstævnte har oplyst, at de omprocederede Fiskepartier af ham er foranlediget solgt og udbragt ialt til . . . . . Kr. 17 633,46
Derhos har han hævet Havarierstatning for „Hilda"s beskadigede Fisk med . . . . . - 1 981,91

Tilsammen Kr. 19 635,37
Derimod udgjør hans Udlæg efter Konkursen ifølge fremlagt specificeret Opgave . . . . . - 1 967,91

Rest Kr. 17 667,46

I Indstævntes Modfordring er medtaget 2 % af Fiskesalgets Bruttoprovenue med Kr. 353,07, som hans Kommissionær i Kristianssund har beregnet som Godtgjørelse for sin Befatning med Fisken og dens Salg. Mod denne Beregning har Citantskabet protesteret og paastaaet Beløbet bragt til Fradrag i Indstævntes Modkrav. Forøvrigt er Opgjøret derimod i sin Helhed godkjendt.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger, idet han principalt gjør gjældende, at de Fiskeexpeditioner, hvis Resultat foreligger i „Hilda"s og „Kong Raud"s Ladninger, var Led i den saakaldte Hjeldskjærforretning, hvis Omraade ved Overenskomsten af 20de—21de Januar 1899 mellem Edvard og Hans Eidsvaag var udvidet til at omfatte samtlige Fiskevarer, som Parterne i Aaret maatte beskjæftige sig med. Men heraf følger, at de nævnte Fiskelaster, og hvad dermed staar i Forbindelse, er den enkelte Participants Særbo eller Særkreditorer uvedkommende og alene kan anvendes til Dækning af Fællesforretningens Forpligtelser. Kun i det Tilfælde, at denne giver Overskud, kan den enkelte Interessent eller hans Bo kræve en forholdsmæssig Andel deraf. Men herom er der i dette Tilfælde ikke Tale, idet Indstævntes samlede Udlæg til disse Expeditioner ifølge fremlagt Kontokurant udgjør over Kr. 34 000,00, hvoraf saaledes alene Halvdelen dækkes ved Salget af Fisken.

Subsidiært hævder Indstævnte, at han som Indehaver af de paa Fiskelasten til Edvard Eidsvaags Ordre udstedte og af denne til Indstævnte endosserede Konnossementer i hvert Fald var berettiget til at disponere over Fisken. Det er, mener han, i saa Henseende ligegyldigt, enten man antager, at Eiendomsretten til Fiskepartierne agtes overført til ham ved Konnossementerne, eller man mener, at disse alene var deponerede hos ham som Sikkerhed for det at ham til Ladningernes Indkjøb ydede Forskud. I begge Tilfælde var han som Ihændehaver af Konnossementerne retmæssig Besidder af Fisken, der siden Konnossementernes Udstedelse aldrig har været enten i Edvard Eidsvaags eller i hans Bos Besiddelse.

Herimod er fra Citantskabets Side anført, at den af Opbyderen med Broderen Hans Eidsvaag oprettede Kontrakt angaaende Hjeldskjærforretningen alene er Proformaværk uden nogensomhelst Realitet og alene istandbragt for at beskytte Edvard Eidsvaag mod hans øvrige Kreditorer. Desuden har Indstævnte aldrig traadt i Forbindelse med dette for Leiligheden lavede Kompagniskab. Det er Edvard Eidsvaag alene og personlig, der har laant Penge af Indstævnte til Fiskeindkjøbene. Hvad Konnossementet angaar hævder Citantskabet, at disse alene har Gyldighed for flydende Last. Saasnart derfor Fiskelasten i dette Tilfælde var oplosset paa Tørrepladsen, tabte de paa denne udstedte Konnossementer enhver Betydning, idet Fisken derved gik ud af Skipperens Besiddelse og over i den af Eidsvaags engagerede Fisketørrers, der senere besad den paa Eidsvaags og hans Konkursbos Vegne. Gaar man paa den anden Side ud fra, at Konnossementerne var overdragne til Indstævnte som Betaling af eller til Sikkerhed for dennes Tilgodehavende maa i ethvert Fald denne Transaktion korruere i Henhold til Konkurslovens §§ 44 og 45, baade fordi den er foretaget i Løbet af de kritiske 8 Uger før Konkursen, og fordi Gjælden hverken er forfalden ved eller stiftet samtidig med Pantsættelsen. Af Proceduren og det derunder dokumenterede fremgaar, at Forbindelsen mellem Edvard Eidsvaag og Indstævnte, forsaavidt de heromhandlede Fiskepartier angaar, indlededes med følgende Telegram af 5te Januar 1899 fra Eidsvaag: Vilde den Ordning forsøgsvis for indeværende Saison convenere Dem, at De forhandler mine Tranprodukter eller andre Fiskeprodukter alene som Kommissionær og giver Forskud efterhvert til Afklareringer. For 10de Januar tiltrænges isaafald alene 1000,00 Kr.

I Skrivelse af 14de s. M. — altsaa fremdeles før Oprettelsen af Kontrakten med Hans Eidsvaag — meddeler han videre, at Forhandlingerne med Astrup & Co. om Fortsættelse af Hjeldskjærforretningen er bleven resultatløse. Han vedlægger Afskrift af sin Kontrakt med nævnte Firma og fortsætter: „Som i mit Telegram anført antager jeg, at vi iaar forsøgsvis driver Forretningen saaledes, at De funderer mig med Kontanter, og de for samme indkjøbte Varer sendes til Dem. Angaaende Omfanget faar vi nærmere telegrafisk underhandle, men jeg tør vel forudsætte, at jeg ikke kommer til at staa fast, saafremt lønnende Anvendelse for et større Beløb skulde skjønnes at være tilstede i Lofoten". Efter at have sendt Indstævnte 2 Telegrammer af 13de og 20de Juni angaaende Fiskeindkjøbene skriver Eidsvaag under sidstnævnte Dato endvidere følgende:

„Jeg tillod mig iforgaars at telegrafere Dem om at sende mig Kr. 500.00 til Slup „Kong Raud" Vardø i telegrafisk Postanvisning og modtog igaar Deres telegrafiske Stadfæstelse af Remissens Afsendelse. „Hilda"s endosserede Kon-

nossement over Halvlast vedlægges til Deposition. Naar det andet Halvlastkonnossement fremkommer fra „Hilda" skal jeg sende Dem dette ligesom „Kong Raud"s Konnossementer, saasnart de udløber — samtlige til Deposition for de til Ladningerne hos Dem oppebaarne Kontanter. Jeg underhandler om en absolut solsikker Plads ved Kristianssund til Tørring af disse iaar høist værdifulde Ladninger".

Nogen Meddelelse fra Indstævnte som Svar paa disse Henvendelser fra Edvard Eidsvaag er ikke dokumenteret. Paa Citantskabets Opfordring om at fremlægge Korrespondancen har Indstævnte svaret, at nogen saadan ikke har fundet Sted. Man er saaledes henvist til at holde sig til, hvad Citantskabet betræffende dette Punkt har fremlagt og af Indstævnte ikke benægtet. Men efter dette er der ikke tilflydt Indstævnte nogensomhelst Meddelelse om det af Edvard Eidsvaag med Broderen indgaaende Makkerskab betræffende „Hjeldskjærforretningen". Det er alene Edvard Eidsvaag, som allerede før Kontrakten af 20de—21de Januar 1899 afsluttedes med Hans Eidsvaag i eget Navn og for egen Regning er traadt i Forbindelse med Indstævnte angaaende det af ham forønskede Forskud til Fiskeindkjøb, hvilket saaledes kun kan være ydet Edvard Eidsvaag personlig, idet hverken Hjeldskjærforretningen eller den angivelige Medinteressent i denne har været nævnt mellem dem. Hermed stemmer ogsaa Hans Eidsvaags Vidneprov, der gaar ud paa, at *han* intet Kjendskab har havt til dette Forhold, ligesaalidt som til Arten af det Interessentskab, hvori han efter Broderens Opfordring indtraadte. Men Indstævnte vil da *nu* forgjæves paaberaabe sig, at det angivelig bestaaende Hjeldskjærkompagni og ikke Edvard Eidsvaag er hans Medkontrahent.

Det antages derfor overflødigt at undersøge, hvorvidt noget Hjeldskjærinteressentskab i Virkeligheden var dannet eller overhovedet kunde dannes med den i Kontrakten forudsatte Virkning, og hvilken Betydning dette i Tilfælde vilde have havt.

Det næste Spørgsmaal bliver da, om Indstævnte som Ihændehaver af de under Sagen fremlagte Konnossementer har været berettiget til at forføie over Fiskepartierne som skeet.

Der er udstedt og fremlagt følgende Konnossementer:

1. Af 14de Juni 1899 fra A. Mjønæs pr. „Hilda" for 20 000 Stykker Saltfisk.
2. Af 24de Juni 1899 fra A. Mjønæs pr. „Hilda" for 36 000 Stykker Saltfisk.
3. Af 13de Juli 1899 fra A. Nielsen pr. „Kong Raud" for 27 100 Stykker Saltfisk.
4. Af 2den August 1899 fra A. Nielsen pr. „Hilda" for 9000 Stykker Klipfisksei.

I de to første er ingen Losseplads nævnt, men Teksten istedet udfyldt med „til Ordre af Rederiet". I de to sidste er Kristianssund angivet som rette Losseplads. I de tre første er heller ingen Aflader nævnt, men i det sidste er som saadan anført Edvard Eidsvaag. Samtlige er udstedt „til Herr Edvard Eidsvaag eller Ordre" og af ham endosserede in blanco, hvilket Endossement for de tre sidstes Vedkommende er udfyldt med „Ordre Herr Wm. A. Mohn".

Ved at sammenlægge Konnossementernes Fisketal udkommer 92 100 Stykker. Holder man de 20 000 efter No. 1 udenfor som indbefattede i No. 2, bliver der alene igjen 72 100. Ingen af disse Tal stemmer med Opgaven under Registreringen, ifølge hvilken Tallet skulde udgjøre ca. 84,000 Stykker.

Om denne Uoverensstemmelse foreligger ingen Oplysning under Sagen. Efter det Resultat, hvortil Retten kommer, ligger der imidlertid ingen Vægt herpaa.

Som det af den foran gjengivne Korrespondance vil sees, var det Eidsvaags og formodentlig ogsaa Indstævntes Mening, at denne sidste skulde forhandle de indkjøbte Varer som Eidsvaags Kommissionær og af Salgsbeløbet tage sig betalt for det til Indkjøbet ydede Forskud. Til den Ende blev Konnossementerne udstedte og sendt Indstævnte, „til Deposition", som det heder i Eidsvaags Skrivelse af 20de Juni 1899, „for de til Ladningen hos Dem oppebaarne Kontanter".

Som Ihændehaver af disse Konnossementer var Indstævnte utvivlsomt berettiget til paa Fartøiernes i Konnossementerne nævnte Losseplads at kræve Ladningerne udleverede til sig. Som allerede nævnt var Lossepladsen i 2 af Konnossementerne angivet at være Kristianssund, i de 2 andre „til Rederiets Ordre". Begge Skippere har som Vidne forklaret, at de af Eidsvaag fik Ordre til at forseile til Rensvikholmene, der ligger lige ved Kristianssund. Her foregik ogsaa Udlosningen. Ved denne har ikke Indstævnte meldt sig som Rettighedshaver, ligesaalidt som Konnossementerne her blev presenterede for eller forlangte af Skipperne. Indstævnte gjør nu gjældende, at Fisken ikke ved denne Udlosning gik ud af Skippernes Besiddelse, idet ihvertfald den ene af disse (Skipper Mjønæs med „Hilda") blev liggende paa Stedet for efter endt Tørring atter at tage Fisken ombord. Han havde ogsaa, da Konkursen aabnedes, allerede indtaget ca. 24 000 Stykker Fisk. Da nu en Skipper, der har givet Konnossementet fra sig, besidder Ladningen paa vedkommende rette Konnossementihændehavers Vegne, indtil han har leveret Lasten til denne og faaet sit Konnossement tilbage, mener Indstævnte, at Fisken ogsaa under Tørringen og efter denne besades af vedkommende Skipper paa hans Vegne.

Det er vistnok rigtigt, at en Skipper, der har udstedt Konnossementet, besidder Lasten paa Konnossementihændehaverens Vegne, om det end ikke i alle Tilfælde holder Stik. Men ihvertfald maa dog Varigheden af dette Forhold være begrændset overensstemmende med Konnossementets eget Indhold til den Tid, hvori Skipperen selv er Ihændehaver af Lasten, d. e. indtil Udlosningen har fundet Sted paa rette Losseplads. Kommer Lasten efter Udlosningen enten ved Skipperens Feil eller af andre Grunde paa urette Hænder, kan umulig Skipperen siges som Konnossementudsteder fremdeles at være Besidder paa Konnossementihændehaverens Vegne. Dette synes i nærværende Tilfælde at maatte være saa meget sikrere som ingen af Skipperne, efter hvad de som Vidner har forklaret, før Konkursen havde nogen positiv Kundskab om, at Indstævnte besad Konnossementerne eller overhovedet pretenderede nogen Ret til Fisken. Selvom man derfor kunde antage, at Skipperne eller den af dem, der blev liggende ved Tørrepladsen, fremdeles var Besidder, maatte dette derfor nærmest være for Edvard Eidsvaag, i hvis Tjeneste de var, og hvem de ansaa for at være Eier af Fisken. Men det rette er vistnok at gaa ud fra, at ethvert Besiddelsesforhold for Skippernes Vedkommende var løst i og med Udlosningen. Ved denne gik Fisken over til Tørreren, der behandlede den i følgende Maaneder. Han var, efter hvad han som Vidne har forklaret, engageret af Eidsvaag og gik ud fra, at denne var Fiskens Eier. Noget Kjendskab til det ved Konnossementerne etablerede Forhold mellem Eidsvaag og Indstævnte havde han ikke. Han kunde saaledes umulig besidde Fisken paa Indstævntes Vegne, men alene paa Eidsvaags. Herimod kan det ikke komme i

Betragtning, at ogsaa Tørringsomkostningerne udredes af Indstævnte. Thi Tørreren modtog sin Betaling dels af Eidsvaags Skipper, dels af Eidsvaag selv, og at disse fik Pengene fra Indstævnte, kan ligesaalidt være afgjørende her som den Omstændighed, at Indstævnte havde skaffet Pengene ogsaa til Fiskeindkjøb. Det var kun en Fortsættelse af den Forskudsydelse fra Indstævntes Side, som ligger til Grund for det hele.

Men det gamle Forhold, hvori Indstævnte som Ihændehaver af Konnossementerne paa Saltfisklasterne (*Raafisken*) stod til disse, skjønnes ikke at kunde retableres derved, at der et Par Maaneder senere indlastes *Tørfisk* i det ene af Eidsvaags Fartøier. Forat saa skulde kunnet ske, maatte utvivlsomt nyt Konnossement været udstedt paa den gjenindtagne Fisk. Men dette blev ikke gjort.

Som Følge heraf antager Retten, at saavel den i „Hilda" indlastede som den paa Bjærgene beroende Fisk var i Eidsvaags Besiddelse, da Konkursen aabnedes den 19de Oktober 1899. Men er dette rigtigt, bliver, saavidt skjønnes, det næste Spørgsmaal, hvorvidt Indstævnte med Hjemmel i Konnossementerne kunde vindicere Fisken fra Boet.

Dertil antages han ikke at have være berettiget, naar hensees til det underliggende Forhold, hvorom henvises til, hvad foran er anført. Han skulde som der nævnt i sin Tid forhandle Fisken som Kommissionær, altsaa som Eidsvaags Fuldmægtig. Kun i denne Egenskab besad han Konnossementerne. Den af disse umiddelbart flydende Dispositionsret over Fisken var bortfaldt ved den foregaaende Udlosning, ved hvilken Fisken gik over i Eidsvaags egen Besiddelse. Eidsvaag besad den følgelig som rette Eier, og i hans Plads rykkede Boet ind ved Konkursens Aabning.

Men kunde Indstævnte saaledes ikke have fravindiceret Boet Fisken, var han ogsaa uberettiget til at sætte sig i Besiddelse af denne, og erhverver selvfølgelig ikke derved nogen Ret, som han ikke tidligere havde. Retten kommer efter det Anførte til det Resultat, at Fisken var Boets Eiendom, og at Indstævnte maa tilpligtes at betale til Boet, hvad den efter det fremlagte Opgjør, er udbragt til.

Med Hensyn til den af Indstævnte hævede Assuranceerstatning for den ved „Hilda"s Uheld beskadigede Fisk, antages det samme at maatte gjælde. Ogsaa ved Tegningen af Assurancen paa de 2 Saltfisklaster kan Indstævnte alene have handlet som Eidsvaags Kommissionær. Dette fremgaar bl. a ogsaa deraf, at Policerne er daterede for „Hilda"s Last den 23de Mai og for „Kong Raud"s den 29de Juni 1899, medens de for disse Ladninger til Eidsvaags Ordre udfærdigede Konnossementer, først er dateret for „Hilda"s den 14de og 24de Juni og for „Kong Raud"s, den 13de Juli og 2den August, og følgelig først endnu senere kom i Indstævntes Besiddelse. I dette Forhold kan den Omstændighed, at Indstævnte har tegnet Assurance i sit eget Navn istedetfor i Eidsvaags ikke medføre nogen Forandring. Hvad angaar de foran nævnte i Indstævntes Modregning medtagne Kr. 353,07, der er beregnede af hans Kommissionær i Kristianssund, antages disse efter Omstændighederne at maatte henregnes til de „nødvendige Udgifter", paaløbne efter Konkursens Aabning, som han har Krav paa at faa godtgjort. Indstævnte vil saaledes blive tilpligtet at betale Boet Kr. 17 667,46, men uden Renter, idet saadanne ikke af Citantskabet er paastaaet og følgelig ikke kan tilkjendes. Hans Ret som uprioriteret Kreditor i Boet er selvfølgelig uberørt af denne Afgjørelse.

Efter det Resultat, hvortil Retten saaledes er kommen, bliver det overflødigt at afgjøre, hvorvidt Konkurslovens §§ 44 og 45 i Tilfælde vilde faaet Anvendelse paa Forholdet. Den af Indstævnte oprindelig fremsatte Indsigelse hentet fra Konkurslovens § 49 maa efter Proceduren ansees frafaldet og vilde ihvertfald ikke kunne tages tilfølge, eftersom Sagsanlægget umiddelbart er foranlediget ved, at Indstævnte satte sig i Besiddelse af Fisken, hvilket skeede efter *Konkursens Aabning*.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 60. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Skibstømrer Anders Andersen mod Firmaet C. K. Hansen som korresponderende Rheder for „Dampskibsselskabet af 1896". — 61. Norges Høiesteret: Wm. A. Mohn mod Edv. Eidsvaags Konkursbo ved dets Bestyrer.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 21	Aargang V	1904

62.

Norges Høiesteret, den 7de Oktober 1904.

Direktionen i den ved Udgangen af 1897 opløste Det norske Lloyds Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling, Hans Møller, Louis Vauvert og H. Iversen
(Adv. Einar Rasch)

mod

Den danske Landmandsbank
(Adv. Knagenhjelm).

En særlig Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling inden en gjensidig Forsikringsforening (Det norske Lloyd) ansees ansvarlig for Foreningens Gjæld til Trediemand, uden Hensyn til om de af Trediemand ydede Laan var benyttet til Dækning af Forpligtelser, der hvilede paa en anden Afdeling inden Foreningen (Træseilskibsafdelingen), idet denne ikke overfor Laangiveren havde taget noget Forbehold om, at Laanene alene vedkom en enkelt Afdeling.

Assessor *Roll:* Hvad der er nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder, vil erfares af Præmisserne til de ergangne Domme.

Ved Dom afsagt af Sorenskriveren i Gjerpen den 2den August 1900 blev i Sagen saaledes kjendt for Ret: „Direktionen i den ved Udgangen af 1897 opløste Det norske Lloyds Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling, D'Herrer Hans Møller, Louis Vauvert og H. Iversen bør under en daglig Mulkt til Porsgrunds Fattigkasse, hver af 5 — fem — Kroner for hver Dag, Dommen siddes overhørig, at indkalde hos den nævnte Forenings Medlemmer for 1897 det disse i Henhold til Foreningens Love § 34 til Dækkelse af Foreningens Udgifter paahvilende Bidrag af 15 % (med Fradrag af de Procenter, der allerede dertil maatte være indkaldt) af de til Forsikring i Foreningen indmeldte Summer eller saameget deraf, som fornødiges til Dækkelse af den danske Landmandsbanks Retsfordring paa Det norske Lloyd.

Processens Omkostninger ophæves".

Dommen at fuldbyrdes osv.

Denne Dom blev af Bergens Overret under 12te August 1901 stadfæstet med Ophævelse af Sagens Omkostninger.

Sagen er nu indbragt for Høiesteret af D'Herrer Hans Møller, Louis Vauvert og H. Iversen; men det er her for Retten oplyst, at den sidstnævnte senerehen er afgaaet ved Døden.

Appell. har nedlagt Paastand om Frifindelse for Landmandsbankens Tiltale og Tilkjendelse af Procesomkostninger for alle Retter.

Landmandsbanken har paastaaet Overretsdommen stadfæstet og sig tilkjendt Sagens Omkostninger ved Høisteret.

Jeg er med de foregaaende Retter enig i, at Lloyds Dampskibsafdeling er, og det paa lige Fod med Seilskibsafdelingen, ligeoverfor Landmandsbanken ansvarlig for det Lloyds af Banken ydede Laan, at det er Dampskibsafdelingens Aarsklasse for 1897, der ligeoverfor Landmandsbanken staar for Ansvaret, og at derfor Banken nu, da den ikke hos Seilskibsafdelingen har erholdt fuld Dækkelse af sit Tilgodehavende, maa af Dampskibsafdelingen kunne kræve det Manglende, der, efter hvad der for Høiesteret er oplyst, nu udgjør 35 % af dens oprindelige Tilgodehavende. Jeg kan i de omhandlede Punkter i det Væsentlige henholde mig til, hvad de underordnede Retter har anført. Hvorledes Lloyds har ordnet sig med Laanet, og i hvilket Forhold dens to Afdelinger indbyrdes staar til samme, maa være Landmandsbanken uvedkommende. De Lovforandringer, Foreningen efterhaanden har iværksat, kan ikke have nogen Betydning ligeoverfor Bankens Krav paa Lloyds. Saavidt forekommer Sagen mig temmelig klar.

Derimod finder jeg ikke, at det, som af de underordnede Retter antaget, ved Dom kan paalægges de gjenlevende Medlemmer af Direktionen for den opløste Dampskibsafdeling at indkalde det fornødne Bidrag til Dækkelse af Bankens Fordring hos Afdelingens Medlemmer. Jeg anser det overhovedet tvivlsomt, om en Kreditor kan forlange en opløst Forenings Direktion paalagt en saadan Pligt, ialfald naar det som her ikke kan lægges Direktionen tillast som en Forsømmelse, at den ikke før Opløsningen har sørget for Afsætning af Midler til Dækkelse af hans Krav. Ligesom vedkommende Direktionsmedlemmer synes at maatte kunne vægre sig for efter Udløbet af deres Mandat at overtage et saadant Hverv, saaledes maa, forekommer det mig, ogsaa Foreningens Interessenter kunne protestere mod, at Hvervet overdrages den sidste Direktions Medlemmer, og kunne fordre, at det overlades dem selv at bestemme, hvorledes og ved hvem Tilveiebringelsen af det paakrævede Beløb skal ske. Hertil kommer, at det staar for mig meget uklart, hvorvidt der i et Tilfælde som det foreliggende kan være Plads for Tvangsmulkt, og hvorledes den paastaaede Tvangsmulkt skulde kunne blive effektiv. Efter Bogstaven paastaaes alene Mulkt sat for Undladelse af Indkaldelse. Men det er antageligt, at Banken i Indkaldelse lægger noget mere end den simple Ting at udsende Skrivelser med Paakrav til Foreningens Medlemmer. Ved dette Skridt alene opnaar jo Banken ingenting. Men ligger der, som jeg maa antage, noget mere i Udtrykket Indkaldelse, indser jeg ikke, hvorledes den Mulkt, under hvilken Indkaldelsen skal ske, kan blive effektiv. Var det endda saa, at ingen anden Udvei stod Banken aaben for at komme til sin Ret, vilde jeg maaske, trods de Tvivl jeg her har anført, have seet mig nødsaget til at følge Bankens Paastand. Men det forekommer mig ikke synderlig tvivlsomt, at der maa staa Banken aaben andre Udveie for at naa sit Maal.

Medens jeg saaledes ikke med de foregaaende Retter kan tage Bankens Paastand, saaledes som den lyder, tilfølge, mener jeg dog, at der kan og bør gives Dom angaaende Afdelingens Ansvarspligt. Det er jo det, som har været Tvistens Oprindelse og som i Virkeligheden er dens Hovedgjenstand. Og om end ikke Spørgsmaalet om Afdelingens Ansvarspligt har fundet noget særskilt Udtryk i Landmandsbankens Paastand, ligger det dog implicite i den og bag den som dens nødvendige Forudsætning. Og jeg mener, at Forligsklagen tilstrækkelig viser, at Banken er gaaet paa Direktionens Medlemmer først og fremst for at faa

dem tilpligtet til paa Afdelingens Vegne at anerkjende Bankens Krav og dernæst for at faa dem tilpligtet til paa egne Vegne at træffe de fornødne Skridt til Kravets Dækkelse.

At der under de forhaandenværende Omstændigheder maa være Adgang til at hænde Dom over Afdelingen, anser jeg for mit Vedkommende ikke tvivlsomt.

Jeg vil derfor votere for en Konklusion, der svarer til, hvad jeg her har anført.

Processens Omkostninger finder jeg bør ophæves for alle Retter.

Konklusion:

Den danske Landmandsbanks under Sagen omhandlede Fordring tilkjendes Gyldighed ligeoverfor den ved Udgangen af 1897 opløste Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling af Det norske Lloyd.

Processens Omkostninger for alle Retter ophæves.

Extraordin. Assessor, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel:* Jeg kommer til et andet Resultat end Førstvoterende. Jeg er med ham enig i, at der ikke kan være Anledning til at paalægge de indstevnte Medlemmer af Foreningens Direktion under løbende Mulkt at indkalde Bidrag hos Medlemmerne, saaledes som fra Bankens Side paastaaet. Jeg mener, at der er mange Grunde, der udelukker dette, men jeg skal indskrænke mig til at slutte mig til det af Førstvoterende forsaavidt anførte, der i og for sig maa være afgjørende.

Naar derimod Førstvoterende foreslaar en Afgjørelse, der fastslaar Berettigelsen af Landmandsbankens Fordring i Forhold til Dampskibsafdelingen af Norske Lloyd, antager jeg ikke, at der er Anledning til under nærværende Sag at træffe en saadan Afgjørelse. Den nødvendige Forudsætning herfor maatte være, at norske Lloyds Dampskibsafdeling er en særskilt Forening, et særskilt Retssubjekt, og at Søgsmaalet kan ansees rettet mod denne Forening. Isaafald kunde der jo gives Banken Dom, hvorved Dampskibsafdelingen tilpligtes under Exekutionstvang at betale Bankens Fordring, og Banken maatte da ogsaa, om Namsdom ikke ønskes, kunne opnaa det mindre at faa Gjældsforholdet fastslaaet ved Dom.

Hvis derimod Dampskibsafdelingen alene er en uselvstændig Underafdeling af Foreningen uden at fremtræde i Forholdet udad som et særskilt Retssubjekt, vil en Dom som den af Førstvoterende

foreslaaede ikke angaa Gjældsforholdet mellem Banken og dens Debitor, som da er den hele Forening, Norske Lloyd, men derimod Forholdet mellem Foreningen og dens til Dampskibsafdelingen hørende Medlemmer, Spørgsmaalet, om Foreningen til Dækkelse af den Gjæld, som uomtvistet paahviler den i Anledning af Laan, som er anmeldt til Seilskibsafdelingen, kun kan holde sig til denne Afdelings Medlemmer, eller om den ogsaa kan indkalde Bidrag hos Medlemmerne af Dampskibsafdelingen. Men dette Spørgsmaal kan selvfølgelig ikke afgjøres under en Proces mellem Banken og Foreningen. Det kan alene afgjøres under Proces mellem Foreningen eller den, som gjennem Retsforfølgning, navnlig Konkurs, er indtraadt i dens Ret, og de enkelte Medlemmer af Dampskibsafdelingen. Foreningen kan ikke selv gjennem sine Organer træffe en bindende Afgjørelse af dette Spørgsmaal, og det kan da selvfølgelig heller ikke ske gjennem Søgsmaal, rettet mod Foreningen, uden at de enkelte Medlemmer, hvis Retsforhold til Foreningen Sagen angaar, er stevnt.

Allerede paa Grundlag af det her udviklede, anser jeg det udelukket i nærværende Sag at træffe en Afgjørelse som den foreslaaede. Det er nemlig af Sagsøgeren, Banken, selv med Styrke hævdet, at Dampskibsafdelingen ikke er et særskilt Retssubjekt, men alene en Del af Foreningen, Norske Lloyd, og paa Grundlag af det herom under Sagen anførte og dokumenterede antager jeg ogsaa, at den har Ret deri, uden at jeg under de foreliggende Omstændigheder finder det paakrævet at gaa nærmere ind paa dette Spørgsmaal.

Jeg antager altsaa, at Banken ikke ved Søgsmaal mod Dampskibsafdelingen kan opnaa at faa fastslaaet det Retsforhold, som Førstvoterendes Konklusion omhandler. Men jeg finder dernæst ogsaa at maatte gaa ud fra, at Søgsmaalet heller ikke er rettet mod Dampskibsafdelingen. Jeg kan ikke forstaa rettere, end at Søgsmaalet maa ansees rettet med tre af den sidste Bestyrelses Medlemmer personlig. Hvad Forligsklagen forsaavidt indeholder, er maaske mindre klart. Det heder dog her, at de tre Medlemmer af Direktionen ønskes indkaldt til Prøvelse af Forlig om *deres* Pligt til at indkalde de Medlemmerne paahvilende Bidrag.

Men gjennem den for Underretten nedlagte Paastand forekommer det mig ialfald, at Sagsøgeren har taget bestemt Standpunkt, idet den gaar ud paa, at de nævnte Medlemmer af Direktionen under daglig Mulkt, der da ikke vel kan tænkes at skulle paahvile nogen Anden end disse Medlemmer af Direktionen, skal tilpligtes at fore-

tage Indkaldelse; og sluttelig paastaaes der, at de Indstævnte, hvilket kun kan betyde Direktionens Medlemmer personligt og ikke Foreningen, skal tilpligtes at betale Citantskabet Sagens Omkostninger. Det er jo klart, at Procesomkostninger kan der ikke være Tale om at paalægge andre end dem, der selv er Part i Sagen. Underret og Overret synes ogsaa at have opfattet Søgsmaalet paa denne Maade, naar de afsagte Domme gaar ud paa, at det paalægges „Direktionen i den ved Udgangen af 1897 opløste Det norske Lloyds Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling, D'Herrer Hans Møller, Louis Vauvert og H. Iversen under en daglig Mulkt til Porsgrunds Fattigkasse, hver af 5 Kroner . . . . . at indkalde" osv. Og det kan ikke erfares, at det fra Bankens Side er gjort gjældende, at dette skulde bero paa en Misforstaaelse.

Endelig er det, saavidt jeg forstaar, uforenelig med den af Banken hævdede Opfatning, at Dampskibsafdelingen kun er en uselvstændig Del af den hele Forening, at den dog skulde have rettet sit Søgsmaal mod den.

Mit Resultat bliver efter dette, at Appell. bør frifindes under Ophævelse af Processens Omkostninger; men da jeg har Grund til at tro, at der inden Retten er Flertal for en anden Afgjørelse, finder jeg det ufornødent at forme Konklusion.

Assessor *Blom:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg tilføier, at de af Andenvoterende reiste Spørgsmaal har forekommet mig meget tvivlsomme.

Med Hensyn til det Spørgsmaal, om man under denne Sag kan faa afgjort, hvorvidt ogsaa Dampskibsafdelingen er ansvarlig for Bankens Fordring, forholder det sig vistnok saa, at Dampskibsafdelingen eller dens Medlemmer ikke med rene Ord i Klagen eller i Stævningen — (den sidste maa, efter hvad der er anført, antages at slutte sig til Klagen) og ei heller i Paastanden er nævnt som dem, mod hvem Søgsmaalet er rettet. I Klagen heder det imidlertid bl. a.: „Da Dampskibsafdelingen ved sin Opløsning ved Udgangen af 1897 ikke havde sørget for Dækkelse af Landmandsbankens Fordring, maa dennes Medlemmer i 1897 være forpligtede til at betale samme ved Indbetaling af det dem i Henhold til Lovens § 34 til Dækkelse af Foreningens Udgifter paahvilende Bidrag af 15 % af de til Forsikring indtegnede Summer". Videre heder det: „Og da den opløste Dampskibsafdeling kun kan repræsenteres ved den Direktion, der fungerede ved Opløsningen maa denne være pligtig til hos Medlemmerne at indkalde

dette Bidrag eller saa meget deraf, som er fornødent til Dækkelse af Landmandsbankens Restfordring".

Og i den ved Underretten fra Bankens Side nedlagte Paastand heder det: „At Direktionen i den ved Udgangen af 1897 opløste Det norske Lloyds Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling, D'Herrer Hans Møller, Louis Vauvert og O. Iversen under en passende daglig Mulkt til Porsgrunds Fattigkasse tilpligtes" osv.

Naar man ser hen hertil, forekommer det mig paa en tilstrækkelig tydelig Maade at være tilkjendegivet i Klage, Stævning og Paastand, at Banken ved Søgsmaalet vil have afgjort Spørgsmaalet om, hvorvidt Dampskibsafdelingen for 1897 havde noget Ansvar for den her omhandlede Gjæld, samt derhos vil have paalagt de nævnte Direktører Forpligtelse til som Følge af dette Ansvar at indkalde hos Afdelingens Medlemmer det fornødne Beløb. Skjønt Formen for Søgsmaalet saaledes maaske kan siges at være mindre heldig, antages det dog af de anførte Grunde at være tilstrækkelig klart lagt for Dagen, at det er som Direktører for Afdelingen og paa dennes Vegne, at Sagen er anlagt mod de tre Herrer.

Med Hensyn til det Spørgsmaal, om Banken, som gjør gjældende, at begge Norske Lloyds Afdelinger er ligeoverfor Banken som udenforstaaende Trediemænd at betragte som et Retssubjekt, der samlet er ansvarlig for den af Norske Lloyd hos Banken stiftede Gjæld, kan optræde med Søgsmaal mod en enkelt Afdeling af Norske Lloyd, maa det, mener jeg, mærkes, at da Banken skred til sit Søgsmaal, saa havde Norske Lloyd ikke alene to Afdelinger paa den Maade, som er omhandlet i de fra 1ste Januar 1896 gjældende Statuter, men der var da ogsaa foretaget en ganske anderledes faktisk Adskillelse mellem de to Afdelinger; den ene Afdeling, Dampskibsafdelingen, var opløst, og den anden Afdeling, Seilskibsafdelingen, var stillet under Administration. Videre maa det bemærkes, at det er paa det Rene, at Seilskibsafdelingen erkjendte sig ansvarlig for Gjælden til Banken, og det, der var bestridt, er da blot, om ogsaa Dampskibsafdelingen er ansvarlig ligeoverfor Banken. Appell. har da ogsaa hævdet, at Dampskibsafdelingen er et særskilt Retssubjekt, og naar det videre tages i Betragtning, at Dampskibsafdelingen efter Lovene har fælles Bestyrelse med Seilskibsafdelingen, finder jeg ikke Grund til af de af Andenvoterende fremholdte Hensyn at negte at tage det under Sagen omhandlede Spørgsmaal under Paakjendelse.

Hvad angaar Spørgsmaalet om, hvorvidt Dampskibsafdelingens Medlemmer i 1897 er ansvarlige for Gjælden, saa vil jeg sige, at efter de i denne Sag foreliggende Oplysninger mener jeg, at saa er Tilfældet; men mere tror jeg ikke, at man under denne Sag kan sige om dette Spørgsmaal.

Assessor *Birkeland:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende og tiltræder derhos Tredievoterendes Bemærkninger ligeoverfor Andenvoterendes Dissens.

De extraordin. Assessorer, Adv. *Mejdell* og Skifteforvalter *Skattebøl* samt Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Underrettens Dom er saalydende:

Efter forgjæves anstillet Forligsmægling har den danske Landmandsbank ved Stævning af 25de Januar 1899 sagsøgt D'Herrer Hans Møller, Louis Vauvert og H. Iversen, der var Direktører i den ved Udgangen af 1897 opløste Det norske Lloyds Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling, og nedlagt Paastand om, at disse Herrer under en daglig Mulkt tilpligtes at indkalde hos nævnte Forenings Medlemmer for 1897 det disse i Henhold til Foreningens Love § 34 til Dækkelse af Foreningens Udgifter paahvilende Bidrag af 15 % (med Fradrag af de Procenter, der allerede maatte være indkaldte hertil) af de til Forsikring i Foreningen indmeldte Summer, eller saa meget deraf, som fornødiges til Dækkelse af den danske Landmandsbanks Restfordring paa Det norske Lloyd, samt at de Indstænte tilpligtes at betale Sagens Omkostninger.

Af *Selskabets Historie hidsættes:*

Den gjensidige Skibassuranceforening Det norske Lloyd stiftedes i 1861 og befattede sig fra først af med Forsikring af Seilskibe.

Fra Aar 1887 oprettedes en egen Afdeling staaende under samme Administration som Seilskibsafdelingen for Forsikring af Dampskibe samt Jern- og Staalseilskibe.

Ifølge de fra 1ste Januar 1887 gjældende Loves § 26, skulde Regnskabsopgjør foretages for hvert Aar, og særskilt Regnskab opgjøres for Seilskibs- og Dampskibsafdelingen. Det var derhos bestemt, at Administrationsudgifter skulde fordeles paa begge Regnskaber, og at begge Afdelinger skulde bistaa hinanden under visse nærmere bestemte Betingelser, idet forsaavidt Overskud eller Tilskud i Regnskabet for nogen af Afdelingene maatte overstige Halvparten af Nettopræmierne, det Overskydende skulde overføres paa den anden Afdelings Regnskab, indtil begge Regnskaber udviste samme Overskuds- eller Tilskudsprocent.

I 1894 foretoges der imidlertid en Forandring i Lovenes § 26, ifølge hvilken der skulde føres særskilt Regnskab for hver af de to Afdelinger, saaledes at Overskud og Tilskud skulde fordeles selvstændigt paa hver af disse to Afdelinger. Bestemmelsen i Lovene af 1887 om, at den ene Afdeling under

visse Betingelser skulde yde den anden Afdeling pekuniær Understøttelse ophørte saaledes pr. 1ste Januar 1894, idet for Fremtiden alene Administrationsudgifter skulde fordeles efter et bestemt Forhold paa begge Afdelinger.

Fra 1ste Januar 1896 blev givet selvstændige Love for hver af de to Afdelinger. Fra Udgangen af Aar 1897 opløstes den i 1887 oprettede særskilte Afdeling for Dampskibe-, Jern- og Staalseilskibe.

Af en under Sagen fremlagt Skrivelse af 28de November 1878, sees Selskabet allerede i 1878 at være aabnet Trasseringskredit hos Citantskabet.

Mellem Aarene 1884 og 1891 synes Foreningen ikke at have benyttet sig af sin Kredit hos Citantskabet.

Men ved Skrivelse af 23de Juli 1891 anmoder Foreningen, „henholdende sig til den i sin Tid mellem os indgaaede Overenskomst", om paany at faa benyttet sig af Krediten, hvilket blev indrømmet.

Pr. 1ste Juli 1898 havde Landmandsbanken hos Det norske Lloyd tilgode henimod Kr. 100 000,00. Af denne sin Fordring har Citantskabet, efterat Det norske Lloyds Seilskibsafdeling var kommen under Administration, erholdt udbetalt 25 %, medens det er stillet i Udsigt, at endnu 35 % vilde blive udbetalt.

For at erholde Dækning for Restfordringen, altsaa ca. 40 % har Landmandsbanken anlagt nærværende Sag mod den ved Opløsningen af Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdelingen for denne Afdeling fungerede Direktion, og nedlagt Paastand, som anført.

De Indstævnte, der har nedlagt *Paastand* om Frifindelse og Tilkjendelse af Sagens Omkostninger har gjort gjældende en Række Indsigelser.

For det første anfører de Indstævnte, at de ikke er rette Sagvoldere, idet de ikke kan paalægges at indkræve Bidrag og kvittere for samme, naar Foreningen er opløst, og dermed deres Funktion som Direktører ophørt.

Videre har de Indstævnte gjort gjældende, at naar alene de 3 gjenlevende af de ved Selskabets Opløsning fungerende 4 Direktører er indstævnte er dette i formel Henseende urigtigt, idet istedetfor den 4de afdøde Direktør dennes Suppleant burde være indstævnt.

Af Indsigelser, der mere berører Realiteten, fremsætter de Indstævnte følgende:

At Gjælden ikke vedkommer Dampskibsafdelingen, idet det alene er Seilskibsafdelingen, som har at svare for samme, og

at Dampskibsafdelingens Medlemmer for 1897 under ingen Omstændighed kan gjøres ansvarlig for den Gjæld, som er paadraget i andre Aar end de, hvori de var Medlemmer af Foreningen, medens Gjælden qv. er paadraget før 1897.

Det er formentlig sidstnævnte Indsigelser, som har foranlediget Citantskabet til senere under Proceduren at nedlægge en subsidiær Paastand, gaaende ud paa, at Direktionen tilpligtes at indkalde Bidrag hos de Aarsklasser af Dampskibsafdelingen, som Retten finder, at Gjælden vedkommer.

De Indstævnte har herimod indvendt, at dette ligger udenfor Forligsklagen og protesterer mod, at der tages Hensyn til denne sidstnævnte Indsigelse.

Foreløbig bemærkes, at der en Tid før Proceduren i nærværende Sag afsluttedes, blev afsagt en Høiesteretsdom af 15de December 1899 („Retstidende" for 1900 P. 129) i Sag: Østlandske Skibsassuranceforenings Konkursbo mod Gustav Conrad Hansen, hvilken Dom findes at være af væsentlig Betydning for Afgjørelsen af nærværende Sag.

Naar bortsees fra Forholdet med Hensyn til de to Afdelinger, hvori Det norske Lloyd var delt, synes nemlig Skibsassuranceforeningerne Det norske Lloyd og Østlandske Skibsassuranceforening at have været af samme Art.

Ved den nævnte Høiesteretsdom er det blandt andet afgjort, at i saadanne gjensidige Assuranceforeninger, som de her omhandlede kan Direktionen paadrage Selskabet Gjæld til Trediemand, at Foreningens Medlemmer er fuldt ansvarlige for denne Gjæld, og endelig at Foreningen er at anse som et kontinuerligt Selskab, saaledes at Medlemmerne af senere Aarsklasser indtræder i Selskabets Forpligtelser efter de tidligere Aarsregnskaber.

Efterat denne Høiesteretsdom var produceret, har de Indstævnte subsidiært gjort gjældende, at Dampskibsafdelingen ikke kan angribes, forinden det har vist sig, at der ikke er mere at faa hos Seilskibsafdelingen.

Retten finder ikke at kunne give de Indstævnte Medhold, naar de søger at gjøre gjældende, at de ikke er rette Sagvoldere, fordi Foreningen er opløst.

Direktionen er jo det ydre Organ hvorigjennem Foreningen træder i Forbindelse med Trediemand. Denne behøver ikke at kjende Medlemmerne af Foreningen, og det maa paa en vis Maade siges at være en Tilfældighed, om han kjender en eller flere af dem. Strengt taget har Trediemand heller ikke noget Middel til at skaffe sig Oplysninger om Medlemmerne og deres Forhold, uagtet det vel ofte er saa, at den, som træder i Forbindelse med Foreningen, og navnlig den, som yder Kredit, ofte kjender Foreningens indre Forhold. De enkelte Medlemmer maatte til en vis Grad, med samme Føie kunne indvende, at naar Foreningen er opløst, kan de ikke længer betragtes som Medlemmer af den. Men det er jo sikkert, at det Ansvar, som Medlemmerne af Foreningen som saadanne er komne i til Trediemand, ikke ophører, om Foreningen opløses, og naar Trediemand vil gjøre et saadant Ansvar gjældende, og han ikke kjender Medlemmerne, maa han være berettiget til at rette sit Krav mod Medlemmerne af den sidst aftraadte Direktion, det Organ, som paa Foreningens Vegne har stiftet Gjælden. Imodsatfald vilde han under enkelte Omstændigheder være afskaaren fra at kunne gjøre sin Ret gjældende. Retten finder saaledes, at de Indstævnte maa siges at være rette Sagvoldere.

Hvad nu angaar den Indsigelse, at en Fjerdemand, Direktionens Suppleant, ogsaa burde være inddraget i Søgsmaalet, da Direktionen bestod af 4 Medlemmer, maa Retten give Citantskabet Medhold, naar det anfører, at det endog havde været tilstrækkeligt, om kun Direktionens Formand havde været stævnet, og saa meget sikrere er det da, at Citantskabet har gjort nok, naar det har rettet Søgsmaalet mod alle de Direktører, som endnu lever.

Hvad Sagens *Realitet* angaar bemærkes følgende:

Da Det norske Lloyd i Slutningen af 70-Aarene fik sig indrømmet Kredit hos Citantskabet, gik Seil- og Dampskibe i samme Afdeling, og paadragen Gjæld vedkom saaledes utvivlsomt Eierne af begge Slags Skibe. I en Skrivelse af 21de November 1878 sees Lloyd at have anmodet om Kredit, og i den ovennævte Svarskrivelse derpaa af 28de November samme Aar stiller Landmandsbanken saadan Kredit i Udsigt, idet den samtidig beder sig tilsendt Selskabets Statuter. Man maa formentlig her gaa ud fra, at Landmandsbanken satte sig ind i Selskabets Love og Forhold.

Som bemærket benyttedes Krediten ikke mellem Aarene 1884 og 1891.

Under den 23de Juli 1891 tilskrev Det norske Lloyd Landmandsbanken saaledes:

„Henholdende til den i sin Tid mellem os indgaaede Overenskomst tillader vi os at bede beskyttet vor Tratta paa Dem 3 Md. af idag v/ Ths. Joh. Heftye & Søn stor Kr. 19 600,00".

Saaledes aabnedes Krediten paany. Nævnte Brev er undertegnet Det norske Lloyd og Brevpapiret stemplet Det norske Lloyd. Der findes i det Hele ingen Antydning til, at Krediten kun skulde vedkomme den ene Afdeling af Lloyd. Det var ogsaa først ved Lovene for 1896, at en fuldstændig Adskillelse mellem Det norske Lloyds 2 Afdelinger indtraadte.

Efter dette maatte Landmandsbanken med Føie kunne gaa ud fra, at Forholdet var som før, og der synes efter Sagens Oplysninger at være al Grund til at antage, at Banken, om den var bleven gjort udtrykkelig opmærksom paa Delingen i 1897, og at Krediten kun gjaldt Seilskibsafdelingen, ikke havde ydet saadan.

Retten kan ikke finde, at den Omstændighed, at Landsmandsbanken af og til tilsendtes Lloyds Regnskaber, af hvis Posteringer det fremgaar, at Krediten er anvendt alene til Fordel for Seilskibsafdelingen, kan betragtes som nogen Vedtagelse fra Citantskabets Side, af at dette for den stiftede Gjæld alene skulde have at holde sig til Seilskibsafdelingen. Men en saadan Vedtagelse maatte efter Rettens Formening foreligge, for at de Indstævntes Paastand i saa Henseende skulde kunne gives Medhold, saalænge ikke Landmandsbanken er blevet gjort udtrykkelig opmærksom paa Delingen og Overføringen.

Et andet Spørgsmaal bliver det, om ikke Dampskibsafdelingens Medlemmer med Føie kan paaberaabe sig, at de, da de indtraadte i Foreningen, undersøgte denne Afdelings Regnskaber og fandt, at Stillingen var god og at heromhandlede Gjæld vedkom den anden Afdeling, samt at de ikke havde villet gaa ind i Foreningen, hvis de havde vidst, at Seil- og Dampskibsafdelingen skulde havt fælles Ansvar. Uagtet der tør være en vis Berettigelse i saadan Indsigelse, finder dog Retten — skjønt under Tvivl — at denne Indsigelse ikke bør godtages til Skade for en Trediemand som Landmandsbanken, thi det bør erindres, at Grunden til Delingen ligger i Forholdet med Hensyn til Præmier og Risiko altsaa et Forhold, som kun berører Medlemmerne indbyrdes — medens Det norske Lloyds 2 Afdelinger, hvad der i nærværende Sag maa ansees som væsentligt, overfor Trediemand er optraadt som en Enhed, ligesom ogsaa Regnskabernes Udseende maatte give indtrædende Medlemmer i Dampskibsafdelingen Grund til nærmere Undersøgelser.

Om Medlemmerne af Dampskibsafdelingen ved at blive tilpligtet at betale Gjæld, som efter Regnskaberne alene vedkommer den anden Afdeling, faar noget Krav paa denne Afdelings Medlemmer behøver ikke her at afgjøres.

Retten finder saaledes, at Dampskibsafdelingen ogsaa maa være ansvarlig for Seilskibsafdelingens Gjæld overfor Trediemand.

Med Hensyn til Forholdet mellem de forskjellige Aarsklasser, findes det ved Høiesteretsdommen afgjort, at de senere Aarsklasser ogsaa hæfter for ældre Gjæld.

Efter dette bliver Medlemmerne af Aarsklassen 1897 af Dampskibsafdelingen ansvarlig for heromhandlede Gjæld.

Retten kan heller ikke give de Indstævnte Medhold, naar de subsidiært gjør gjældende, at Dampskibsafdelingens Medlemmer først kan sagsøges, naar det viser sig, at Seilskibsafdelingens Medlemmer ikke kan betale Fordringen.

Efter det Resultat, Retten er kommen til, med Hensyn til Forholdet mellem de 2 Afdelinger og disses forskjellige Aarsklasser, kan det nemlig ikke skjønnes, at hverken nogen enkelt Afdeling, eller nogen enkelt Aarsklasse, inden Afdelingen overfor Trediemand skulde have noget berettiget Krav paa — omend kun for en Tid — at kunne vise et forøvrigt anerkjendt Krav paa Foreningen fra sig.

Efter det Resultat, hvortil Retten saaledes kommer, maa Citantskabets Paastand blive at befølge, idet dog Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

Naar Paastanden er begrænset til Indkaldelse af 15 %, er denne Begrænsning begrundet ved Lovenes § 34, der er saalydende:

„Mere end 15 % af de til Forsikring indtegnede Summer kan i et Aar ikke fordres som Bidrag".

Af denne Bestemmelse antager Retten det at være en Følge, at Medlemmernes Kontributionspligt er begrænset til de 15 %, angaaende hvis Indkaldelse Paastand er nedlagt.

Overrettens Dom er saalydende:

Ved Stævning af 4de September f. A. har Hans Møller, Louis Vauvert og H. Iversen her til Retten paaanket en den 2den August s. A. af Sorenskriveren i Gjerpen afsagt Dom, ved hvilken blev saaledes kjendt for Ret:

„Direktionen i den ved Udgangen af 1897 opløste Det norske Lloyds Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling D'Herrer Hans Møller, Louis Vauvert og H. Iversen, bør under en daglig Mulkt til Porsgrunds Fattigkasse, hver af 5 Kr. for hver Dag Dommen siddes overhørig, at indkalde hos den nævnte Forenings Medlemmer for 1897 det disse i Henhold til Foreningens Love § 34 til Dækkelse af Foreningens Udgifter paahvilende Bidrag af 15 % (med Fradrag af de Procenter, der allerede dertil maatte være indkaldt) af de til Forsikring i Foreningen indmeldte Summer, eller saa meget deraf, som fornødiges til Dækkelse af Den danske Landmandsbanks Ret (skal være Rest) Fordring paa Det norske Lloyd.

Processens Omkostninger ophæves.

Appellanterne har nedlagt saadan *Paastand:*

„At Underrettens Dom underkjendes og derhen forandres, at Appellanterne frifindes for Den danske Landmandsbanks Tiltale i denne Sag og hos denne tilkjendes Sagens Omkostninger for begge Retter".

Subsidiært paastaaes Appellanterne frifundne for Tiden og tilkjendte Sagsomkostninger som nævnt.

Indstævnte, Den danske Landmandsbank, har paastaaet Underrettens Dom stadfæstet og sig hos Appellanterne tilkjendt Sagens Omkostninger ved Overretten.

Angaaende historia facti og Sagens faktiske Omstændigheder i det Hele henvises i alt Væsentligt til Underretsdommens Præmisser med Tilføiende, at da ved Udgangen 1897 Det norske Lloyds Seilskibsafdeling kom under Ad-

ministration som Fallitbo, medens Lloyds saakaldte Dampskibsafdeling (Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling) da opløste sig, anmeldte Indstævnte i det nævnte Bo sin under Sagen omhandlede Fordring og gjorde samtidig opmærksom paa, at den saakaldte Dampskibsafdeling maatte være ansvarlig for denne Fordring, og at Indstævnte først skred til Søgsmaal, efterat den fælles Direktion for begge de nævnte Afdelinger havde benægtet, at nævnte Fordring vedkom Dampskibsafdelingen, og Administrationen i Seilskibsafdelingens Bo havde meldt, at i dette kunde Indstævnte ikke faa fuld Dækning for sin Fordring. Paa denne er af den nævnte Administration indbetalt til Indstævnte før Sagsanlægget 25 % og efter dette ligeledes 25 %, saaat den efter Indstævntes Opgave pr. $^1/_1$ 1901 beløb sig til Kr. 60 493,19 (se Forligsklagen og Indstævntes første Tilsvar for Overretten). — Appellanterne have fremsat følgende i deres Deduktionsindlæg for Overretten gjentagne Indsigelser mod Søgsmaalet:

a) at de ikke er rette Sagvoldere og hverken berettigede eller forpligtede til at udføre det Hverv, som efter Indstævntes ved Underretsdommen godkjendte Paastand er paalagt dem,

b) at Appellanterne kun udgjør $^3/_4$ Parter af den Direktion, som Søgsmaalet egentlig skulde gjælde,

c) at Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdelingen overhovedet ikke er pligtig at betale Indstævnte nævnte Fordring,

d) at iethvert Fald Dampskibsafdelingens Medlemmer for 1897 ikke har nogen saadan Forpligtelse,

e) at Indstævntes nævnte Tilgodehavende vil og maa blive dækket af Seilskibsafdelingen samt

f) at Dampskibsafdelingens Medlemmer for 1897 i værste Fald kun er subsidiært ansvarlige og tilfølge heraf først kunne søges, efterat det har vist sig, at fuld Dækning ikke har været at erholde hos Seilskibsafdelingen.

Hertil bemærkes:

Ad a og b. Retten antager med Underdommeren, at begge de to heromhandlede Indsigelser maa forkastes, og tiltræder derhos i alt Væsentligt, hvad han til Begrundelse af sit Resultat i begge disse Poster har anført. Med Hensyn til Indsigelsen under Litera a skal man alene tilføie, at da Indstævnte samtidig med Anmeldelsen af sin Fordring i Det norske Lloyds Seilskibsafdeling under Administration staaende Bo forbeholdt sin Ret mod Lloyds Dampskibsafdeling, hvilken Ret blev benægtet af den fælles Direktion for begge Afdelinger, og Dampskibsafdelingen havde opløst sig da (ved Udgangen af 1897), udenat der var truffet nogen Ordning til Afgjørelse af dens Forpligtelser, maatte formentlig Anlæggelse af Søgsmaal mod den fordums Fællesdirektion være den Vei, Indstævnte havde at gaa. Indstævnte havde nemlig alene staaet i et direkte Forhold til den nævnte Fællesdirektion, og som det sees handles der her ikke om, at Indstævntes Krav skulde være at fyldestgjøre af Midler, der tilhører den opløste Dampskibsafdeling, og som er eller burde være undergivne Skifterettens Behandling.

Ad e. Underdommeren, der ligeledes har forkastet Appellanternes Indsigelse under denne Post, har i saa Henseende navnlig udhævet, at ligesom den Gjæld, som Det norske Lloyd efter i Slutningen af 1870-Aarene at være indrømmet Kredit af Den danske Landmandsbank stiftede hos denne

utvivlsomt vedkom Eierne baade af de i Det norske Lloyd forsikrede Dampskibe og Seilskibe, idet begge Slags Skibe stod i samme Afdeling, saaledes maatte det samme Forhold komme til Anvendelse paa den under Sagen omhandlede Gjæld. Denne blev nemlig — bemærker Underdommeren — stiftet i Henhold til den fornyede Kredit, som Den danske Landmandsbank indrømmede det norske Lloyd grundet paa dettes egen Skrivelse af 23de Juli 1891 (Underretsakten P. 76) og der fandtes i det Hele ingen Antydning til, at denne Kredit kun skulde vedkomme den ene Afdeling af Lloyd ligesom det først var ved Lloyds Love for 1896, at en fuldstændig Adskillelse, dog med Bibehold af Fællesskab af Administrationen mellem de to nævnte Skibsafdelinger indtraadte, og det maatte bemærkes, at ligesom Indstævnte ved den fornyede Kredits Indrømmelse med Føie maatte kunne gaa ud fra, at Forholdet var som før, saaledes kunde de Indstævnte ikke siges at have godtaget Lloyds Seilskibsafdeling som Enedebitor for sin Fordring. Nærværende Ret, der i det Væsentlige tiltræder det af Underdommeren saaledes anførte, skal derhos bemærke, at det vistnok allerede i Lloyds Love for 1887 var bestemt (se Lovenes § 26), at der skulde føres særskilte Regnskaber for Seilskibene og for Dampskibene; men herved blev Lloyds Karakter af en Fællesforening ikke forandret. og det var i dennes Navn og efter dennes Anmodning, at Den danske Landmandsbank i 1891 paany aabnede Selskabet Det norske Lloyd Kredit. Forøvrigt er det ikke mod Indstævntes Benægtelse bevist, at Indstævnte er bleven gjort bekjendt med den nævnte saaledes foretagne Forandring eller med de senere foretagne Forandringer, og da navnlig den, at der fra 1896 af gjaldt særskilte Love for Træseilskibsafdelingen paa den ene Side og for Dampskibssamt Jern- og Staalseilskibsafdelingen paa den anden (Underretsakten P. 104). At Gjælden til Den danske Landmandsbank paa Grund af disse Forandringer af Debitor er bleven overført til Seilskibsafdelingen som alene denne vedkommende, maa selvfølgelig være uforbindende for Indstævnte, der ikke har givet sit Samtykke til denne Overførelse, hvilken ogsaa har fundet Sted efter den omhandlede Gjælds Stiftelse.

Ad d. Ogsaa den her omhandlede Indsigelse finder Retten at maatte forkaste, idet den, naar den Gjæld, hvorom der er Spørgsmaal, efter det under Litera c anførte maa siges ikke at være Lloyds Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling uvedkommende, antager, at de, der var Medlemmer af denne Afdeling for 1897 maa yde det af Indstævnte paastaaede Bidrag til Dækkelse af den nævnte Gjæld forsaavidt tilstrække kan. Ved den saakaldte Dampskibsafdelings Opløsning paahvilede nemlig den under Sagen omhandlede Gjæld ogsaa den Afdeling, der ved dens Opløsning bestod af Medlemmerne for 1897. Disse maa derfor som Medlemmer af den gjensidig ansvarlige Forening, Det norske Lloyd, ansees pligtige til at svare det af Indstævnte paastaaede Bidrag til Dækkelse af den omhandlede Gjæld, uden at det i saa Henseende kan komme i Betragtning, om de paa Grund af den Maade, hvorpaa Norske Lloyds Administration maatte have ført Lloyds Regnskaber, enten ikke eller kun med Vanskelighed kunne komme efter, at den omhandlede Gjæld i Virkeligheden paahvilede ogsaa Dampskibsafdelingen. Ved den af Indstævnte paaberaabte Høiesterets Dom af 15de December 1899 („Retstidende" for 1900 P. 129 ff.) finder Retten det nemlig afgjort, at de, som ved Opløsningen af en gjensidig ansvarlig Forening som den under nærværende Sag omhandlede er Medlemmer af samme, ogsaa er ansvarlige for al den Foreningen ved nævnte

Tidspunkt paahvilende Gjæld, selv om denne paa Grund af feilagtig eller endog falsk Regnskabsførsel fra først af er bleven skjult. Og hvad Tilfældet i nærværende Sag angaar, maa det bemærkes, at Lloyds Fællesdirektion ved Dampskibenes Udskillelse i en egen Afdeling ensidig og uden Indstævntes Samtykke har overført Fællesforeningens (Lloyds) Gjæld til Den danske Landmandsbank til Seilskibsafdelingen som alene vedkommende denne.

Ad e og f. Da den under Sagen omhandlede Gjæld efter det ovenfor Anførte antages at paahvile Dampskibsafdelingen eller dens Medlemmer for 1897 som fælles forpligtede ved Siden af Seiskibsafdelingen og uden noget beneficium ordinis ligeoverfor Indstævnte, vilde ogsaa de under begge disse Literaer opførte Indsigelser blive at forkaste.

Idet Retten i Henhold til det saaledes Anførte, hvad Hovedspørgsmaalet angaar, kommer til samme Resultat som Underdommeren, og da Processens Omkostninger for Underretten paa Grund heraf ville blive at ophæve, vil Underretsdommen i det Hele blive at stadfæste. Ogsaa for Overretten findes Sagens Omkostninger at burde ophæves.

63.

Danmarks Højesteret, den 7de November 1904.

Styrmand Louis Johan Monk-Petersen
(Højesteretsadvokat Halkier)
mod
Kaptajn Christian Jørgensen
(Ingen).

Den i Samlingens indeværende Aargang, som No. 13 S. 71 optagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, omstødes af Højesteret, som antager, at *Sølovens § 96* angaaende Betaling for Overtidsarbeide gjælder baade Matroser og Officerer med Undtagelse af Skibsføreren.

Ved kgl. Reskript af 14de April d. A. er Højesteret bemyndiget til at tage denne Sag under Paakendelse, uanset at dens Genstand ej maatte befindes at udgøre Summa appellabilis.

Da Sølovens 4de Kapitel under sin Overskrift „Om Skibsmandskabet" utvivlsomt indbefatter baade Matroser og Skibsofficerer, alene med Undtagelse af Skipperen, maa ogsaa de Regler,

som Kapitlets enkelte §§ give for Skibsmandskabet, antages at angaa baade Matroser og Skibsofficerer, medmindre der med Hensyn til enkelte Bestemmelser maatte være Grunde tilstede, der nødvendiggør Bestemmelsens Indskrænkning i nævnte Henseende. Med Hensyn til den i nærværende Sag paaberaabte § 96 er saadanne Grunde imidlertid ikke tilstede, og §'ens Bestemmelse om særlig Godtgørelse for Arbejde, der af Skipperen paalægges Mandskabet til Losning eller Lastning paa Søndage eller Hjemlandets Helligdage, maa derfor ligesaavel komme Styrmand som Matroser tilgode. Idet der nu derhos ikke er Føje til at antage, at Appellanten i det foreliggende Tilfælde har givet Afkald paa eller fortabt sin heromhandlede Ret, vil hans Paastand om, at Indstævnte som Fører af Dampskibet „Vera" tilpligtes at betale ham 40 Kr., derfor være at tage til Følge, medens Processens Omkostninger for Højesteret efter Omstændighederne ville være at ophæve.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte Kaptajn Christian Jørgensen som Fører af Dampskibet „Vera", bør til Appellanten Styrmand Louis Johan Monk-Petersen betale 40 Kr. Processens Omkostninger for Højesteret ophæves. Til Justitskassen betaler Indstævnte 10 Kr.

Indhold: 62. Norges Højesteret: Direktionen i den ved Udgangen af 1897 Det opløste norske Lloyds Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling, Hans Møller, Louis Vauvert og H. Iversen mod Den danske Landmandsbank. — 63. Danmarks Højesteret: Styrmand Louis Johan Monk-Petersen mod Kaptajn Christian Jørgensen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 22	Aargang V	1904

64.

Norges Høiesteret, den 5te November 1904.

L. Bergs Sønner
(Adv. Gustav Blom)

mod

Skipper Jacob Abrahamsen
(Adv. Thaulow Aubert).

Et Fartøi er lastet med Trælast til forskjellige Modtagere, deriblandt til Indstævnte (Appellanterne) 2,27 Standards Planker, og Fragten herfor var betinget per Standard, hvorfor Høiesteret antager, at Fartøiet for Indstævntes Regning eller i deres Interesse var befragtet for en vis Del, saa at Indstævnte i Medfør af *Sjøfartslovens § 135 andet Stykke jfr. § 114 andet Stykke* var berettigede til at forlange Fartøiets Forhaling til deres Kai.

I nærværende Sag er ved Sjøretsdom inden Lofotens Sorenskriveri den 1ste April 1902 saaledes kjendt for Ret:

„De Indstævnte, L. Bergs Sønner af Svolvær, bør til Citanten,

Skipper Jacob Abrahamsen af Bodø, betale 800 — otte Hundrede — Kroner, og 44 — firti fire — Øre med 4 — fire — pCt. Renter p. A. fra 13de Januar d. A. til Betaling sker samt i Sagsomkostninger 100 — et Hundrede — Kroner. At udredes 3 — tre — Dage osv."

Denne Dom har L. Bergs Sønner i Paavente af Dispensation fra Reglerne om summa appellabilis — hvilken er dem meddelt den 26de Januar 1903 — ved Stævning af 23de August 1902 paaanket til Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Appellanterne har nedlagt saadan Paastand: „At Appellanterne, L. Bergs Sønner, frifindes for Indstævnte, Skipper Jacob Abrahamsens Tiltale mod at betale omhandlede Fragtbeløb Kr. 31,78, — samt at Appellanterne hos Indstævnte tilkjendes Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret".

Indstævnte, Skipper Jacob Abrahamsen, har nedlagt saadan Paastand:

„At Sjørettens Dom stadfæstes, at Indstævnte hos Appellanterne tilkjendes Sagsomkostninger for Høiesteret, samt at Appellanterne tilpligtes at erstatte Statskassen det Sagfører Amundsen ved Thingsvidne i Lofoten tilkjendte Salær Kr. 100,00".

Hvad der er Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder, fremgaar af Præmisserne til den paaankede Dom. Her for Retten er det oplyst, at Appellanterne hentede Lasten 5te April 1902.

Efter Sagens Indbringelse for Høiesteret er der optaget Thingsvidner inden Lofoten Sorenskriveri den 10de September 1903 og inden Salten Sorenskriveri den 30te September 1903.

Sin Paastand om ikke at have noget Ansvar lige over for Indstævnte paa Grund af, at de først hentede Lasten den 5te April 1902, har Appellanterne for Høiesteret grundet dels derpaa, at Fartøiet, da Indstævnte opfordrede Appellanterne til at hente Lasten ved Skibssiden, ikke laa paa nogen sædvanlig Losseplads, dels derpaa, at Indstævnte havde været pligtig til at efterkomme Appellanternes Forlangende om at forhale Fartøiet til Berg & Co.s Kai paa Grund af Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 135 sidste Passus, — en Pligt, som han nægtede at opfylde.

Høiesteret finder det ikke nødvendigt at udtale sig om, hvorvidt Appellanterne kan gives Medhold i sin Paastand paa Grund af den førstnævnte af de af dem paaberaabte Omstændigheder. Man finder nemlig, at deres Paastand maa tages tilfølge i Henhold til Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 135 in fine.

Fartøiet var lastet med Trælast til forskjellige Modtagere, deriblandt til Appellanterne 2,27 Standard Planker, og Fragten herfor var betinget per Standard, og det antages da, at der maa siges for Appellanternes Regning eller i deres Interesse at være befragtet en vis Del af Skibet, som det heder i Sjøfartslovens § 114. Det er videre paa det Rene, at Appellanterne forlangte, at Fartøiet skulde forhales til Berg & Co.s Kai, og efter de foreliggende Oplysninger maa denne betegnes som bekvem Losseplads, idet det maa antages, at der ikke har været noget til Hinder for, at Jagten lagde til der, og at dette ikke havde været forbundet med Risiko, naar hensees til, at Ladningen blot vilde have medtaget et Par Timers Tid. — Det er derhos paa det Rene, at Forhalingen til nævnte Kai ikke vilde have været forbundet med Omkostninger for Fartøiet. Under disse Omstændigheder var det Indstævntes Pligt, ialfald efter at den øvrige Last, hans Fartøi indehavde, inden Liggedagenes Udløb var udlosset, at efterkomme Appellanternes Forlangende.

Indstævnte har protesteret mod, at der tages Hensyn til Appellanternes heromhandlede Indsigelse som ny for Høiesteret. Man finder imidlertid ikke, at Appellanterne ved sin Procedure for Sjøretten kan være afskaaren fra at gjøre denne Indsigelse gjældende for Høiesteret.

Da Indstævnte har nægtet at opfylde sin Pligt til at forhale, saaledes som af Appellanterne forlangt, kan det ikke medføre noget Ansvar for Appellanterne, at de har nægtet at modtage Lasten i det under denne Sag omhandlede Tidsrum. De vil derfor blot blive tilpligtet at betale Fragten Kr. 31,78 med Renter fra Sjøretsstævningens Berammelse. Det er nemlig ikke oplyst, at lovligt Tilbud af Fragten er gjort.

Processens Omkostninger bliver efter Omstændighederne at ophæve for begge Retter. Det den for Indstævnte befalede Sagfører ved Thingsvidnet i Lofoten tilkommende Salær bliver at udrede af Statskassen.

I Henhold hertil afsiges saadan Dom:

Appellanterne, L. Bergs Sønner, bør til Indstævnte, Skipper Jacob Abrahamsen, at betale 31 — treti een — Kroner 78 — sytti otte — Øre med 4 — fire af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 13de Januar 1902 indtil Betaling sker. Forøvrigt bør de for Indstævntes Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Det den befalede Sagfører ved Thingsvidnet i Lofoten, Overretssagfører Olaf Amundsen, tilkommende Salær udredes af Statskassen.

Sjørettens Dom er saalydende:

Under Sagen har Citanten nedlagt saadan Paastand: „at Bergs Sønner tilpligtes at betale til Citanten foranst. Fragtbeløb Kr. 31,78 og førnævnte Overliggedagsbeløb Kr. 46,92 samt Erstatning fastsat ved Sjørettens Skjøn for den Tid, som er hengaaet fra Overliggedagenes Udløb til den Dag, Lasten bliver afhentet og losset for Skade bevirket ved de Indstævntes Vægring og Undladelse af at afhente Lasten samt Renter af Skjønsbeløbet og de tvende Beløb for Fragt og Overliggedage fra Sjøretstævningens Udtagelse samt Sagsomkostninger og tillige, at der paalægges de Indstævnte Pligt til under en daglig løbende Mulkt til Stedets Fattigkasse at indfinde sig ved „Ziba"s Skibsside og afhente Lasten". De Indstævnte har derimod paastaaet: „at de Indstævnte frifindes mod at betale Citanten Fragtbeløbet Kr. 31,78 mod hvis Deponering Citanten paalægges under en daglig løbende Mulkt til Stedets Fattigkasse, at udlevere til de Indstævnte disses ombord i hans Jagt „Ziba" beroende Materialer samt at Citanten tilpligtes at udrede tilstrækkelige Sagsomkostninger".

Ved Sagens Inkaminasjon den 20de Januar d. A. mødte Citanten personlig, men derimod ikke de Indstævnte. Deres Sagfører fremstillede dog en Mand med Bemyndigelse til at møde for de Indstævnte ved Forligsmægling, hvilken da ogsaa af Retten blev anstillet, men ikke ledede til noget Resultat.

Sagens Sammenhæng er følgende: Lørdag den 16de November 1901 ankom Citanten med sin Jagt „Ziba" til Svolvær, indehavende en Ladning Trælast fra N. Kaldahl i Bangrund til 4 forskjellige Ladningseiere, hvoraf 2,27 Standard til de Indstævnte.

Citanten lagde sig op paa Svolvær Havn og i Løbet af Lørdag Eftermiddag og Mandag Morgen underrettede han alle 4 Ladningseiere om sin Ankomst med Anmodning til dem om at indfinde sig ved Skibssiden og afhente Lasten. Dette efterkom ogsaa de øvrige 3 Ladningseiere, hvoraf 1 er hjemmehørende i Svolvær, 1 i Kabelvaag og 1 i Leirosen, hvorimod de Indstævnte sendte Bud til Citanten, at han skulde hale til en af dem opført ny Kai. Dette nægtede Citanten, da han efter Sjøfartslovens § 135 ikke fandt sig forpligtet til at efterkomme en saadan Anmodning fra en enkelt Ladningseier, ligesom han anfører, at han ansaa det næsten umuligt at komme til Kaien paa Grund af den Mængde Baade og Pramme, som laa i Veien, hvorhos han paa Grund af Kaiens Mangel paa Fortøiningsredskaber ikke troede at kunne ligge trygt dér Vinterdag.

En af de sidste Dage i November skal de Indstævnte have sendt Baad for at hente Materialierne, men Citanten nægtede at levere disse, før Fragt og Overliggedagspenge blev betalt.

Den 4de Decbr. tilbød de Indstævnte sig, efter hvad de selv paastaar, at deponere Fragten. Citanten benægter, at saadant Tilbud er gjort, og det er ialfald paa det Rene, at de Indstævnte i Virkeligheden ikke har foretaget

nogen Deposition af Fragten, ligesom de ikke var villige til hverken at betale eller deponere Overliggedagspenge. Citanten maatte derefter skride til Sagsanlæg.

De Indstævnte anfører, at de først den 25de November har faaet „ordentlig" Besked om at Citanten var ankommen med Lasten. Derhos mener de, at han var forpligtet til at lægge til ved Kaien, da han ikke har underrettet de Indstævnte om, at der var flere Ladningsmodtagere. Det benægtes derhos fra de Indstævntes Side, at de havde nogen — end ikke blot en tilfældig — Kundskab om, at der var flere Ladningsmodtagere. — Retten skal bemærke, at det er paa det Rene, at Citanten gik ind i de Indstævntes Butik og varslede deres Handelsbetjent om Skibets Ankomst, hvorpaa Betjenten telefonerede til de Indstævntes Kontor og fik den Besked tilbage, at han skulde tilholde Citanten at lægge til Kaien. At denne Underretning maa være fyldestgjørende, kan Retten ikke være i Tvivl om.

Efter de afhørte Vidners Prov og de Indstævntes egen Procedure kan Retten heller ikke være i nogen Tvivl om, at de Indstævnte har været vel vidende om, at Citanten indehavde mere Last end de 2¼ Standard til de Indstævnte. Og under enhver Omstændighed havde Skipperen ifølge Sjøfartslovens § 135 i nærværende Tilfælde ingen Forpligtelser til at lægge til Kaien.

Ligesom det er paa det Rene, at de Indstævnte pligter at erlægge Fragten, finder Retten det utvivlsomt, at de ogsaa maa erlægge Overliggedagspenge, da de uden nogen holdbar Grund har undladt at indfinde sig i rette Tid og afhente Lasten.

Det er paa det Rene, at Skibet er over 50 Registertons Netto, og at Liggedagenes Antal er 6 og Overliggedagenes 3. Betalingen for Overliggedage er efter Sjøfartslovens § 120 Kr. 0,30 daglig pr. Registerton Netto.

Ifølge det fremlagte Maalebrev er „Ziba"s Nettodrægtighed 52,29 Registertons, hvorefter Overliggedagspengene bliver Kr. 15,69 daglig eller for 3 Dage tilsammen Kr. 47,07, men der er blot paastaaet Kr. 46,92.

Angaaende Udgangspunktet for Overliggedagenes Beregning er der Dissents mellem Parterne, idet de Indstævnte formener, at Liggedagene for deres Vedkommende først kan begynde at løbe fra den Tid de øvrige Ladningseiere var færdige med at losse sin Last, nemlig Onsdag den 20de November. Citanten gaar derimod ud fra, at Liggedagene begynder fra og med Mandag 18de November.

Retten kan ikke give de Indstævnte Medhold i, at der skulde tilkomme hver enkelt Ladningseier særskilte Liggedage, hvorved disses Antal jo vilde gaa op til et uforholdsmæssigt Tidsrum, naar der var en hel Del smaa Ladningseiere. Ifølge Sjøfartslovens § 137 jfr. 118 begynder Liggedagene at løbe fra den første Søgnedags Morgen, efterat Skibet er færdigt til at losse og Skipperen derom har underrettet vedkommende Ladningseiere.

Efter Citantens eget Opgivende, har han underrettet de Indstævnte ved deres Betjent Mandag Formiddag den 18de November. Liggedagene maa altsaa begynde Dagen efter, og da Søndag ikke medregnes udløber de med Mandag den 25de November. Overliggedagene bliver altsaa 26de, 27de og 28de November.

Man skal derefter gaa over til at behandle Spørgsmaalet om den af Citanten paastaaede Erstatning efter Overliggedagenes Udløb. Det er oplyst, at Citanten, da de Indstævnte ikke hentede sin Last, henvendte sig til

3die Vidne, Handelsmand Størmer, og bad om Tilladelse til at faa lægge Lasten op paa hans Grund, hvilket Størmer nægtede. I hele Svolvær er der blot to Grundeiere, nemlig nævnte Størmer (3die Vidne) og de Indstævntes Fader L. Berg. Til denne sidste gjorde Citanten ingen Henvendelse om Losseplads, men blev liggende en Tid, indtil han fik skaffet sig juridisk Assistance og anlagt Sag mod de Indstævnte.

De Indstævnte formener, at Citanten burde have losset og oplagt Godset og seilet sin Vei og anfører de, at han vilde have kunnet erholde Oplagsplads hos deres Fader, ligesom han ogsaa vilde have kunnet faa losse i en Expeditør Kaarbø tilhørende paa Havnen liggende Lægter. Citanten anfører, at han ikke kjendte noget til Kaarbøs Lægter og ansaa det umuligt at faa Losseplads, ligesom han efter Loven ingen Forpligtelse havde til at losse, men havde Valget mellem at losse eller at oppebie Sjøretssagens Udfald.

Retten skal bemærke at Sjøfartslovens § 156 bl. a. bestemmer, at naar behørig Modtager ikke melder sig saa betimelig, at Ladningen kan være losset inden Overliggedagenes Udløb *skal* Skipperen losse og oplægge Godset under sikker Forvaring. Derefter bestemmes videre: Undlader Ladningsmodtageren at opfylde sine Forpligtelser efter § 155 eller forhaler han Losningen saaledes, at den ikke kan være tilendebragt i rette Tid, har Skipperen *Ret til* at losse og oplægge Godset som nævnt.

For ethvert Ophold udover Overliggedagene, som foranlediges ved Ladningens Oplæggelse eller paa anden Maade uden Skyld fra Skibets Side har Skipperen Krav paa fuld Erstatning mindst som for Overliggedage.

Ladningsmodtagerens Forpligtelser efter § 155 bestaar i, at han skal betale eller deponere, hvad han efter § 154 har at udrede, hvoriblandt Fragt og Overliggedagspenge.

Som bekjendt ligger der til Grund for den norske Sjøfartslov et „Udkast til Sølov" udarbeidet af en kombineret dansk, svensk og norsk Kommission. I Præmisserne til dette Udkast (Side 184) fremhæves det, at naar Ladningseieren er tilstede og underrettes, maa han selv varetage sit Tarv, og vægrer han sig for at modtage Ladningen eller undlader han at opfylde sine Forpligtelser efter § 155 eller forhaler han Losningen, saa gjør han det *naturligvis* paa egen Risiko; faar han ikke Medhold af Domstolen, har han at betale Skipperen fuld Erstatning, om denne bliver liggende ogsaa efter Overliggedagenes Udløb. Skipperen paa sin Side har Valget mellem enten han vil lægge Godset op eller blive liggende passiv. Mod disse Præmisser er der ingen Bemærkning gjort, hverken i den kgl. Proposition til Sjølov (Oth.-prop. Nr. 27 for 1892) Justitskomiteens Indstilling (Indst. O. III for 1893) eller under Debatterne i Odelsthing og Lagthing, og der kan saaledes neppe være nogen Tvivl om Rigtigheden af Kommissionens authentiske Fortolkning.

Da de Indstævnte i nærværende Sag vitterligen hverken har betalt eller deponeret hverken Fragt eller Overliggedagspenge, har de ikke opfyldt sine Forpligtelser efter § 155, og Skipperen har saaledes Ret til fuld Erstatning efter § 156. Paa Grund af den lange Tid, som nu er hengaaet, vil Erstatningen løbe op til et ikke ubetydeligt Beløb, og Resultatet kan saaledes synes haardt for de Indstævnte, men disse faar tilskrive sig selv Udfaldet. Efter Loven burde de Indstævnte have deponeret Fragten og Overliggedagspengene, hvilket jo udgjorde et forholdsvis lidet Beløb i Sammenligning med den Erstatning, de kunde paadrage sig. Hvis de Indstævnte ikke ansaa sig

forpligtede til at erlægge Overliggedagspengene havde de fuld Adgang til at nedlægge Forbud mod disses Udbetaling til Skipperen (Sjøfartslovens § 155), og Processen vilde da alene have dreiet sig om Overliggedagspengene og ikke det yderligere store Erstatningsbeløb, som der nu er Tale om.

De Indstævnte lod imidlertid det hele skure og har sandsynligvis ikke engang gjort sig bekjendt med Sjøfartslovens strenge Bestemmelser.

Med Hensyn til Erstatningens Størrelse finder Retten ikke nogen Grund til at gaa høiere end til Lovens Minimum altsaa saa meget som Overliggedagspengene eller Kr. 15,69 pr. Dag. Erstatningen vil løbe fra og med 29de November 1901 og her medtages ogsaa Søn- og Helligdage.

Citanten har paastaaet Erstatningen beregnet til den Dag, Lasten bliver afhentet og losset. Herom kan der selvfølgelig ikke være Tale, da dette vilde blive en saakaldt „uendelig" Dom. Det formenes, at man under nærværende Sag ikke kan give Dom for Erstatning længere end til og med Sjøretsstævningens Berammelse altsaa 13de Januar 1902.

Erstatningen fra og med 14de Januar til den Tid, de Indstævnte afhenter Lasten faar blive Gjenstand for Indtale under en ny og senere Sjøretssag. — Fra og med 29de November 1901 til og med 13de Januar 1902 udgjør 46 Dage. Erstatningen beregnet med Kr. 15,69 daglig bliver altsaa for nævnte Tidsrum tilsammen Kr. 721,74. — Citanten vil efter det anførte ved Dommen blive at tilkjende:

a)	Fragt	Kr. 31,78
b)	paastaaede Overliggedagspenge	„ 46,92
c)	Erstatning fra og med $^{20}/_{11}$ 01 til og med $^{13}/_{1}$ 1902 . .	„ 721,74
	Tils.	Kr. 800,44

med 4 % Renter fra $^{13}/_{1}$ 1902. — Efter Sagens Udfald vil de Indstævnte ikke kunne undgaa at tilsvare Processens Omkostninger, der ansættes til 100 Kroner.

Citanten har derhos paastaaet, at de Indstævnte under en løbende Dagmulkt skal tilpligtes at indfinde sig ved „Ziba"s Skibsside og afhente Lasten. Retten skulde imidlertid tro, at det maa være unødvendigt at give Dom herfor, da de Indstævntes Afhentningspligt synes given ved selve Loven og Skipperen fremdeles kan holde sig til den af Loven anviste Udvei, enten at oplægge Lasten eller at vente og gjøre fortsat Erstatningskrav gjældende.

65.

Norges Høiesteret, den 5te November 1904.

L. Bergs Sønner
(Adv. Gustav Blom)

mod

Skipper Jakob Abrahamsen
(Adv. Thaulow Aubert).

Med Hensyn til denne Dom henvises til Dom No. 64 i Sag mellem de samme Parter.

I nærværende Sag er ved Sjøret inden Lofoten Sorenskriveri den 21de April 1902 saaledes kjendt for Ret: „De Indstævnte, L. Bergs Sønner af Svolvær, bør til Citanten, Skipper Jacob Abrahamsen af Bodø, betale 1 286 — et Tusind to Hundrede otti sex — Kroner og 58 — femti otte — Øre med 4 — fire — % Rente fra 13de April 1902 til Betaling sker og i Procesomkostninger 120 — et Hundrede og tyve — Kroner.

At udredes o. s. v.“

Denne Dom har L. Bergs Sønner ved Stævning af 23de August 1902 paaanket til Høiesteret, hvor den er overført til skriftlig Behandling.

Appellanterne har nedlagt saadan Paastand: „At Appellanterne, L. Bergs Sønner, frifindes for Indstævntes, Skipper Jacob Abrahamsens, Tiltale i denne Sag, — samt at Appellanterne hos Indstævnte tilkjendes Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret“.

Indstævnte, Skipper Jacob Abrahamsen, har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet, og sig hos Appellanterne tilkjendt Sagsomkostninger for Høiesteret.

Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder fremgaar af Præmisserne til den afsagte Dom.

Ved Høiesterets Dom, afsagt idag i den i Sjørettens Domspræmisser nævnte, ved Lofoten Sorenskriveries Sjøret den 1ste April 1902 paadømte Sag, er Appellanterne frifundne for Indstævntes Paastand om at tilkjendes Erstatning hos dem for Ophold af det under Sagen omhandlede Fartøi udover Liggedagen.

Som Følge heraf maa Appellanterne ogsaa frifindes for Indstævntes Tiltale i denne Sag.

Sagens Omkostninger ogsaa i denne Sag bliver at ophæve.

I Henhold hertil afsiges saadan Dom:

Appellanterne, L. Bergs Sønner, bør for Indstævntes, Skipper Jacob Abrahamsens, Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Sjørettens Dom er saalydende:

Citanten har paastaaet de Indstævnte tilpligtet at betale Kr. 15,69 pr. Dag fra 14de Januar 1902 til 5te April næstefter, begge inklusive, altsaa for 83 Dage ialt Kr. 1 302,27 med 4 % i Rente heraf fra Stævningens Berammelse til Betaling sker samt Sagsomkostninger. De Indstævnte har ikke afgivet Møde, hvorfor nogen Forligsmægling heller ikke har kunnet anstilles.

Citanten har irettelagt Udskrift af Sjøretsdom af 1ste ds. her i Jurisdiktionen. Ved denne Dom er de Indstævnte tilpligtede at betale Citanten Kr. 15,69 daglig i Erstatning for at de Indstævnte uden lovlig Grund har undladt at afhente endel Trælast, som Citanten indehavde i sin Jagt „Ziba", hvormed han henlaa paa Svolværs Havn.

Erstatningen tilkjendtes til og med 13de Januar, hvorimod Domspræmisserne henviser Citanten til ny Sjøretssag for Erstatning fra og med 14de Januar indtil den Dag Lasten maatte blive afhentet. Dette skal være skeet den 5te ds.

Da de forskjellige faktiske og juridiske Tvivlspørgsmaal er løste under den forrige upaaankede Sag, og de Indstævnte under nærværende Sag er udeblevne, antages Citantens Paastand at maatte tages tilfølge. Fra og med 14de Januar til og med 5te April udgjør 82 Dage (ikke som af Citanten anført 83), saa at Erstatningen beregnet efter Kr. 15,69 pr. Dag, altsaa bliver tilsammen K. 1 286,58. Procesomkostningerne antages at kunne bestemmes til Kr. 120,00.

Thi kjendes for Ret:

De Indstævnte, L. Bergs Sønner af Svolvær, bør til Citanten, Skipper Jacob Abrahamsen af Bodø, betale 1 286 — et Tusend to Hundrede otteti sex — Kroner og 58 — femti otte Øre med 4 — fire — % Rente fra 13de April 1902 til Betaling sker og i Procesomkostninger 120 — et Hundrede og tyve — Kroner.

At udredes 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Exekutionstvang.

Retten hævet.

Administrator betalte hver af Mændene Kr. 2,00.

I. C. Pedersen. *Fr. Havig.* *N. A. Jespersen.*

66.

Bergens Sjøret, den 21de Oktober 1904.

S. Gangdal

mod

Jondals Skibsassuranceforening.

Føreren af Jagt „Stjernen" sagsøger efter Jagtens Forlis Jondals Skibsassuranceforening, hvor Jagten var forsikret for 1200 Kr., til Udbetaling af den ham som Eier af en Halvdel i Jagten tilkommende Erstatning, men Foreningen frifindes, fordi Forliset maatte antages at skyldes grov Uagtsomhed fra Førerens Side

Jagt „Stjernen", som var forsikret i Jondals Skibsassuranceforening for 1200 Kr., og som førtes og for en Halvdel eiedes af S. Gangdal, sank den 16de Juli 1902 paa Bjørnefjorden paa Reise fra Bergen til Hardanger, men da Foreningen har nægtet at betale Gangdal hans Andel af Forsikringen, har han sagsøgt den til Betaling af 540 Kr. med Renter og Omkostninger, idet Totalforlis ifølge Foreningens Love kun godtgjøres med $^9/_{10}$ af Forsikringssummen. Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt sig Omkostninger, idet Citanten angives ved svigagtig Adfærd eller ialfald ved grov Uagtsomhed at have forvoldt Forliset.

Den 14de Juli 1902 om Eftermiddagen afseilede Jagten med en Bemanding, bestaaende af Skipperen (Citanten) og to Gutter i 12 og 11 Aars Alderen fra Bergen med endel Handelsvarer i Lasten og kom den 15de om Eftermiddagen efter en Seilads med flau Vind, hvorunder ingen Læk var bemærket, til Vindenæs i Strandvik, hvor der indlastedes $5^1/_2$ Tusinde Mursten. Efter Afseilingen fra Vindenæs med Bestemmelse for Hardanger den 15de om Aftenen begyndte Jagten at lække, og herom heder det i en skriftlig Fremstilling fra Citanten af 28de, fremlagt ved hans den 29de Juli optagne Sjøforklaring, at han ca. Kl. $10^1/_2$ om Aftenen med Jagten liggende til Styrbords Side fandt adskilligt Vand i den, men da den blev vendt og kom paa Bagbords Side, pumpede han strax læns. Der havdes da, heder det, omtrent Stræk mod

Luksund „og det gik brav, jeg pumpede atter om en Stund læns, og der var ikke stort, saaat jeg beroligedes noget — — —, men som vi Onsdag Morgen (d. e. 16de Juli) var kommen omtrent op til Malkenæs, og det da stilnede ganske af igjen, og den atter kom i Ligevægt, begyndte Vandet at stige i Rummet trods ihærdig Pumpning". Efter en Bemærkning om, at Lækagen antoges forvoldt ved et Stød mod Bryggen ved Vindenæs, og at den muligens var forværret under Seiladsen, heder det videre i Fremstillingen, at „Kl. 6 om Morgenen var vi i Stille og Nordstrøm og under stadig Pumpning drevne et godt Stykke nedover Bjørnefjorden fra Luksund og ansaa da Stillingen for haabløs at kunne komme under Land med Fartøiet og gjorde os rede og gik i Baaden". I denne roede Mandskabet til Godøsund, hvor der antoges at kunne faaes Folk til Hjælp ved Bjergning af Riggen, der var flydt op, da Fartøiet sank, hvilket imidlertid ingen vilde paatage sig. Denne Fremstilling vedtog Citanten under Sjøforklaringen med Tilføiende at det var ret ud for Godøsund, omtrent midt paa Bjørnefjorden Jagten sank. De to ovennævnte Gutter forklarede sig ved Sjøforklaringen i det Væsentlige ligesom Citanten og navnlig saaledes, at efter Afseilingen fra Vindenæs kunde Jagten saalænge det blæste, holdes læns, idet Styrbords Side var til Luvart, men da det senere blev stille, steg Vandet mere og mere, saa det tog aldeles Overhaand.

Under Sagen er afhørt endel Vidner, hvoriblandt 1ste Kontravidne, som har faret med egen Jagt i 7 Aar, og 2det Kontravidne, hans Hustru, begge boende paa Nordtvedt mellem Hjertaker og Stølen Nordost for Luksund (se den fremlagte Draft). 1ste Kontravidne saa Jagten Kl. 5 Onsdag Morgen udenfor Andenæs mellem Hjertaker og Stølen og i antagelig ca. 2 à 3 Kabellængders (ca. 400 à 600 Meters) Afstand fra Land. Det var blikstille, og Strømmen satte, saavidt Vidnet kunde se, nordover. Vidnet holdt Øie med Jagten indtil Kl. 9 om Morgenen, da den var ret ud for Hjertnæset omtrent, og da Vidnet efter et Fravær kom igjen Kl. 10 saaes kun Riggen; idet Skroget var sunket ret ud for Hjertnæstangen, og den var nu længere fra Land, uden at Vidnet nøiagtig kunde angive Afstanden. Samtidig saa han Baaden med Mandskabet stævne mod Godøsund. 2det Kontravidne saa Jagten Kl. 6 om Morgenen omtrent ret ud for Stølen, Afstanden fra nærmeste Land hørte hun sin Mand anslaa til 2 à 3 Kabellængder. Ved 10 Tiden eller vel saa, opdagede Vidnet at Jagten

var sunket, og den var da et godt Stykke N.V. for Hjertnæs og betydelig længere fra Land end Kl. 6. Begge Vidner siger, at fra Kl. 6 blev Jagten i Smaastunder med længere Afbrydelser bugseret fra Land. Hvad Vidnerne saaledes iagttog, gjorde et underligt Indtryk paa dem, idet de mener, at Jagten var saa nær Land, at der var god Anledning til at tilkalde Hjælp og sætte den paa Land. 1ste Kontravidne siger, at det var saa stille og saa fint Veir, at han tror, det kunde være hørt, om der var raabt fra Jagten, og da der er Havn paa Hjertnæsvaagen, var der formentlig, siger Vidnet, god Anledning til at bugsere den op paa Land. Det var hans Tanke, at den kunde være bjerget, hvis Mandskabet havde villet, hvilket blev omtalt mellem ham og hans Husfolk, og at den ligesaa godt kunde være bugseret ind til Hjertnæsvaagen. 3die Kontravidne, en 16 Aars Gut, saa Jagten Kl. $^1/_2$7 ret ud for Stølen, efter hans Skjøn i gode 3 Kabellængders Afstand. Kl. 8$^1/_4$, da Vidnet roede lige under Land, passerede han Jagten i ca. 3 Kabellængders Afstand ret ud for Hjertnæs. Der var da Folk i Jagtens Baad, og det saa ud, som de bugserede udover, men strax efter lagde Baaden ind til Jagten igjen. Vidnet, som bekræfter, at det var blikstille, mener, at man ved at ro iland og hente Hjælp kunde bjerget Jagten. 1ste Hovedvidne, som bor paa Nordtvedt og har været Sjømand og desuden Kjendtmand paa Kysten, saa Jagten fra sin Bolig ret ud for Land omtrent Kl. 6 og derpaa ved 8 Tiden, da den var dreven lidt længere Nord, uden at han saa nogen Forskjel paa Afstanden fra Land, som ifølge Vidnet var flere Kabellængder, antagelig 5 à 6. Vidnet saa ikke at Jagten blev bugseret, og fik i det hele ikke det Indtryk, at der var noget galt fat med den. De to til Jagtens Mandskab hørende Gutter (Søstersøn og Stedsøn af Citanten) har under Sagen forklaret at der var stærk Strøm nordover, da Lækken blev opdaget, og at Jagten blev bugseret indover mod Land, men at det var umuligt at faa den tillands paa Grund af Strømmen, og fordi den laa saa langt ude paa Fjorden.

Ifølge den indstævnte Forenings Love svarer den ikke for Skade, som er en Følge af, at Skibet har tiltraadt Reisen i usjødygtig Stand, utilbørlig lastet eller uden at være tilstrækkelig bemandet og ei heller for Skade, som den Forsikrede selv er Skyld i, medmindre Hensigten har været at redde fra Fare. Er Skipperen selv Reder, heder det, skal han dog ikke tabe Erstatning for Skade, som er en Følge af Feil ved Skibets Manøvrering eller

Navigering, naar han har handlet efter bedste Skjønnende og ikke gjort sig skyldig i grov Uagtsomhed.

At Jagten ikke var i god Stand, maa vistnok antages (kfr. 2det Hovedvidnes og 4de Kontravidnes Forklaring), men da den var kalfatret Vaaren 1901 og ved Besigtigelse samme Aars Høst var erklæret vistnok at være noget gammel men godt istand, saa kan den ikke forudsættes ved Begyndelsen af den sidste Reise at have været i usjødygtig Stand. Om den af et Par Vidner omprovede Tætning med Talg i Naterne erklærer Citanten, at den ialfald kun kan være foregaaet overvands, idet Jagten ikke havde været ophalet siden Vaaren 1901, og at dette skulde være urigtigt er ikke oplyst. Hvad dernæst angaar, at der ikke forat lette Fartøiet blev kastet overbord af Ladningen, saa maatte dette med en Vare som Mursten taget saa lang Tid, at det maa betvivles, om det vilde nyttet noget. Indstævntes Anker findes derimod berettigede med Hensyn til andre Punkter i Citantens Forhold vedkommende Forliset. Hvad enten Lækagen, som Citanten mener er forvoldt ved, at Fartøiet under en Byge skal have stødt an mod Bryggen ved Vindenæs, eller ved dets egen Svaghed alene, saa mærkedes der ifølge Sjøforklaringen allerede om Aftenen efter Afseilingen fra Vindenæs en kjendelig Læk i Fartøiets ene Side, ligesom Vandet i Rummet atter begyndte at stige, da det var kommet opunder Malkenæs og det blev stille, saaat det blev liggende paa ret Kjøl. Til Malkenæs maa man være naaet meget tidlig om Morgenen eller rettere om Natten, eftersom det i et efter Citantens egen Opfordring fremlagte Brev fra ham til Indstævnte af 18de Juli 1902, hvori han meldte Forliset, sees anført, at „vi kom os ganske op til Malkenæs til ca. Kl. 12, men da blev det ganske stille igjen", hvorpaa det berettes, at Lækken i Førstningen ikke var værre, end at han omtrent kunde holde læns, „og jeg holdt det gaaende med Pumpning hele Natten i Tanke om at kunne bringe Jagten under Land, naar der kom lidt Vind, men ganske stille og med Nordstrøm og i Dødvand uden at kunne styre bar det nedover Fjorden igjen, og ca. Kl. 7 Onsdag Morgen blev det umuligt at holde den længere oppe — —".

Ifølge det ovenanførte Vidneprov maa Jagten være sunket, ikke som i Sjøforklaringen opgivet ret ud for Godøsund og omtrent midt paa Bjørnefjorden, men nogle Kabellængder vest for Hjertnæs, idet den for Malkenæs, som er Næset mellem Bjørne-

fjorden og Luksund (Leden til Hardanger), er drevet nordover med Strømmen, som ifølge 1ste Hovedvidne almindelig gaar stærk nordover langs Landet ved Hjertnæs og Stølen, og her saaes den Kl. 5 ved Andenæs, ifølge Draften ca. 3 Kilometer fra Malkenæs. Allerede fra om Aftenen maatte Citanten imidlertid, naar det daarlige Fartøi efterat have indtaget den tunge Murstenslast pludseligt blev lækt, og naar dets Bemanding tilmed var saa svag, havt al Opfordring til at benytte den Vind, som da blæste til at søge tillands og i Havn, men noget Forsøg herpaa kan ikke være gjort ligesom han ved Malkenæs, hvor Vandet trods ihærdig Pumpning atter steg i Rummet, og hvor Jagten ifølge det citerede Brev maa have været nær opunder, ikke kan have gjort noget Forsøg paa at bringe den til Land ved Bugsering. Først langt paa Morgenen efterat Jagten, passeret Malkenæs forbi, var kommen ind i Strømmen fra Luksund og af den dreven nordover, blev der bugseret, ifølge Vidnerne som foran gjengivet fra Kl. 6 men ifølge Citantens under Sagen givne Fremstilling fra Kl. 7 omtrent, idet han først da vil have begyndt at forstaa, at der var Fare paafærde, medens han ved Sjøforklaringen har erklæret, at han Kl. 6 ansaa Stillingen endog som haabløs. Efter disse indbyrdes modsigende Forklaringer maa det være ufornødent at indgaa paa, hvad der paa Citantens Vegne anføres om, at der ialfald ikke efter Kl. 7 blev bugseret ud fra Land men at saa mulig kan være skeet før, angivelig forat komme ud af den nordgaaende Strøm. Hvad Citanten havde at gjøre, var at søge Jagten bragt til Lands, og om han og hans ganske unge Gutter ikke magtede dette, efterat man var kommen ind i den nordgaaende Strøm — hvilket synes rimeligt, naar der tillige maatte pumpes og Vandet paa Morgensiden steg mere og mere i Fartøiet — saa maatte der været Anledning tli at tilkalde Assistance. Fra Kl. 5 var Jagten observerte i en Afstand fra Land, som ialfald ikke kan antages at have oversteget de af 1ste Hovedvidne nævnte 5 à 6 Kabellængder (ca. 1000 à 1200 Meter eller en god Kilometer), og da den ifølge Vidneprovene maa være sunket efter Kl. 9, saa maa der være al Grund til at antage, at den ved betimelig tilkaldt Hjælp fra Land kunde i det blikstille Veir være bugseret ind paa Hjertnæsvaagen, hvilket fra Andenæs eller Nordtvedt af var i Retning *med* Strømmen.

Naar Citanten efter hvad han anfører, ansaa det frugtesløst at raabe om Hjæp, hvilket dog i blikstille Luft maatte høres lang

Vei over Vandet, saa skjønnes i hvert Fald intet at kunne hindret ham i at sende Gutterne eller den ene af dem med Baad iland efter Assistance, medens han selv kunde blevet ombord forat pumpe, et Arbeide, hvortil han af de to saa ganske unge Gutter alligevel ingen nævneværdig Hjælp kunde have. Paa den Maade maatte, naar Citanten omkring Midnat var naaet op under Malkenæs Assistance til Bugsering kunnet faaes allerede om Natten, lyst som det paa den Aarstid selvfølgelig var, ligesom han i hvert Fald maatte vide, at Folk paa den Tid (under Slaatten) var paafærde fra meget tidlig om Morgenen. Nogen svigagtig Hensigt hos Citanten findes ikke at være godtgjort eller at kunne forudsættes, men naar han under Omstændigheder som disse intet har foretaget forat tilkalde Hjælp til Jagtens Redning, saa findes dette ikke at kunne betegnes anderledes end som grov Uagtsomhed fra hans Side, og at dette efter hvad foran er forklaret om Indholdet af Indstævntes Love, maa have Indstævntes Frifindelse til Følge, er ifølge Proceduren ikke Gjenstand for Tvist.

Det kan forøvrigt ikke være tvivlsomt, at Jagten ogsaa var utilstrækkelig bemandet. Ifølge 4die, 5te og 6te Kontravidne — alle fra Hardanger og den ene Sjømand, de to øvrige Jagteiere — er to voxne Mænd den almindelige Besætning for en Jagt som denne, af Citanten anslaaet til 17 à 18 Registerton. At man som det oplyses, ofte nøier sig med en voxen Mand og en halvvoxen Gut (16—17 Aar gammel) kan alene henføres til de Ting, som bliver uden Følger, naar alt gaar godt, og endnu værre er det selvfølgelig, naar man har to Barn i 11 og 12 Aars Alderen. Havde der foruden Citanten været en voxen Mand ombord, saa vilde den ene kunnet bugsere, medens den anden pumpede, istedetfor at Citanten nu maatte gjøre begge Dele vexelvis. At dette maa gjøre en overmaade stor Forskjel, er indlysende, og Situationen ud fra Nordtvedtlandet kan ikke skjønnes at have været værre, end at Jagten med to Mands Besætning efter al Rimelighed vilde kunnet bugseres til Land uden fremmed Hjælp.

I Henhold hertil og med Bemærkning at der ifølge Proceduren kun er Spørgsmaal om enten at tilkjende Citanten hele det paastaaede Beløb eller helt at frifinde Indstævnte vil dette sidste blive Resultatet. Citanten antages at maatte tilsvare Procesomkostninger.

Thi konkluderes:

Indstævnte Jondals Skibsassuranceforening bør for Citanten S. Gangdals Tiltale i denne Sag fri at være. I Procesomkostninger bør Citanten til Indstævnte betale 125 — et Hundrede og fem og tyve — Kr., som udredes inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Edv. Bessesen. *O. O. Bergh.* *H. J. Engelsen.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 64. Norges Høiesteret: L. Bergs Sønner mod Skipper Jacob Abrahamsen. — 65. Norges Høiesteret: L. Bergs Sønner mod Skipper Jacob Abrahamsen. — 66. Bergens Sjøret: S. Gangdal mod Jondals Skibsassuranceforening.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 23	Aargang V	1904

67.

Kungl. Maj:ts dom den 19 September 1904.

Sjökaptenen J. F. Wickman m. fl.

emot

Sjökaptenen Hans Johansson.

Medan barkskeppet „Bohuslän" befinner sig *under bogsering* inom Göteborgs hamnområde på väg nedför Göta elf, uppstår *kollision* mellan „Bohuslän" och ångaren „Vanadis", stadd på uppgående till Göteborg. „Vanadis" anses vållande till sammanstötningen, enär ångaren under sin färd uppför elfven inom hamnområdet, som vore trångt farvatten, framgått på den sida af farleden, som legat åt fartygets babords sida.

Den 26 April 1901 kl. mellan 7 och 8 på morgonen sammanstötte å revieret vid Göteborg utanför Gamla Varfvet den af Sjökaptenen J. F. Wickman förda ångaren „Vanadis" med barkskeppet „Bohuslän" fördt af Sjökaptenen Hans Johansson. „Vanadis" med last af stenkol och koks var vid tillfället på ingående till Göteborg samt „Bohuslän" under bogsering på väg nedför revieret för att gå till sjös Före sammanstötningen låg „Bohuslän"

förtöjdt mellan två fartyg utanför Gamla Varfvet vid det s. k. yttre laget af derstädes befintliga duc d'alber med förstäfven mot öster. Sedan fartyget kastat loss sina förtöjningar och lyftat ankar, hade bogserångaren „Arthur" medelst en bogserkabel vidfästad „Bohuslän"s babordsbog fört fartyget ett stycke i östlig riktning längs södra elfstranden samt derefter börjat svänga „Bohuslän" för att föra fartyget i vestlig riktning nedåt elfven. Innan denna svängning hann utföras och då „Bohuslän", som under svängningen förts öfver elfvens midt närmare norra elfstranden, låg med förstäfven i nordvestlig riktning, egde sammanstötningen rum, dervid båda fartygen tillfogades åtskilliga skador. „Bohuslän" måste afbryta sin resa och återvända till Gamla Varfvet för undergående af reparation.

Johansson, som ansåg „Vanadis'" befälhafvare genom felaktig manövrering varit vållande till sammanstötningen, instämde såväl Wickman som Ångfartygsaktiebolaget Sverige såsom redare för „Vanadis" till Rådstufvurätten i Göteborg med yrkande om ersättning för „Bohuslän" genom kollisionen tillskyndad kostnad, skada och förlust. Johansson påstod, att Wickman under färden uppför revieret låtit ångaren framgå på norra sidan af segelleden i stället för att reglementsenligt hålla sig till södra sidan deraf eller den sida, som låg åt ångarens styrbords sida. Vidare hade Wickman icke saktat ångarens fart utan först då kollision var oundviklig sökt stoppa och backa.

Enligt den af Johansson beedigade sjöförklaringen hade „Bohuslän" af „Arthur" till en början släpats omkring 200 meter rätt upp mot staden för att komma i fritt vatten. Ungefär kl. $^1/_2$8 hade svängningen skett så att fartyget stäfvade N. O. t. N. Då observerades en ångare ungefär vid Maj nabbe komma på ingående. „Bohuslän" fortsatte med svängningen sakta framskjutande i farleden med rodret hårdt åt babord. Den ankommande ångaren undanskymdes någon tid af mellanliggande fartyg, men blef åter synlig, då den kommit till Eriksberg. Den närmade sig med god fart och ungefär kl. $^3/_4$8, då „Bohuslän" stäfvade N. V. med bogserångaren närmast tvärs om babord, rände ångaren, som befanns vara „Vanadis" med oförminskad fart inpå „Bohuslän". I samma ögonblick kollisionen skedde, lät „Vanadis" sit ankare falla. „Vanadis" hade gått så nära norra stranden som möjligt. Kollisionen berodde derpå att „Vanadis" trott sig kunna gå klar för om „Bohuslän", i stället för att med saktad fart i då rådande ostliga hårda vind och ström gå styrbord hän och passera akter

om „Bohuslän", hvartill god plats funnits. Då „Bohuslän" varit helt och hållet beroende af „Arthur"s befälhafvare, hade det ej varit möjligt för Johansson att undvika kollisionen.

Enligt „Vanadis'" sjöförklaring hade fartyget, som kl. 7,30 fått hamnlots vid Klippan, derefter gått med half och sakta fart upp genom revieret. Vid passerandet af Gamla Varfvet observeredas ett barkskepp under bogsering kommande tvärs ut från inre laget på ett afstånd af omkring 300 meter. „Vanadis" gaf signal med ånghvisslan 2 korta stötar. Antagande att skeppet hade aktertross fast i bojen, höll „Vanadis" babord hän så mycket en tätt för om fartyget kryssande galeas tillät. Då barken med full fart sköt ut i revieret mod „Vanadis", stoppades maskinen och kommenderades back. Barken kom emellertid med sitt bogspröt öfver „Vanadis'" styrbords sida, sprängde fockvanten samt bräckte kommandobryggan, styrbords lifbåt och landgången. Vid tillfället för sammanstötningen låg „Vanadis" nästan alldeles stilla.

Vid Rådstufvurätten bestredo Wickman och bolaget käromålet samt påstodo att „Bohuslän" varit vållande till sammanstötningen. Innan fara för kollision förelegat hade „Vanadis" visserligen hållit närmare babordslandet, men hade detta berott derpå att ångaren måst hålla undan för en framför kryssande galeas. Sedan hade Wickman ansett sig skyldig bibehålla samma kurs, enär å „Vanadis" antagits att „Bohuslän", såsom sjömansbruk bjudit, haft aktertross ute. Det skulle hafva varit oriktig manöver af Wickman att styra för om den mot södra landet stäfvande „Arthur".

Å ömse sidor hördes vittnen och sakkunnige.

Rådstufvurätten fann i dom den 15 Mars 1902 det vara i saken utredt, att „Vanadis" under sin färd uppför elfven inom hamnområdet, hvilket måste anses såsom trångt farvatten, i strid mot art. 25 i förordningen ang. åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. framgått på den sida af farleden, som legat åt fartygets babordssida. Wickman, hvilken varseblifvit „Arthur" och „Bohuslän", då „Vanadis" befunnit sig på afstånd af omkring 300 meter från dessa fartyg, hade vidare det oaktadt och ehuru han med hänsyn till deras navigering samt vid tillfället rådande vind och strömförhållanden bort inse att fara för sammanstötning med „Bohuslän" förelegat, gifvit signal, utmärkande att „Vanadis" gingo babord hän och låtit „Vanadis" behålla berörda kurs längs norra elfstranden i ändamål att söka gå förbi „Bohuslän" för om samma fartyg samt ej stoppat och backat förr än „Vanadis" befunnit sig så nära „Bohuslän" att sammanstötningen icke kunnat

undvikas. Vid Wickmans uppgift, att han, då „Bohuslän" först varseblifvits, antagit att „Bohuslän" under svängningen varit medelst aktertross färstad vid en af duc d'alberna å södra sidan af farleden, kunde afseende så mycket mindre fästas, som Wickman under ofvan angifna förhållanden ej varit berättigad att, innan han erhållit full visshet derom att vid „Bohuslän"s svängning aktertross begagnades, söka gå förbi sistnämnda fartyg för om det samma. Då i saken icke blifvit ådagalagdt att Johannsson eller befälhafvaren å „Arthur" varit i tillfälle att vidtaga några åtgärder till sammanstötningens undvikande, ansåg Rådstufvurätten Wickmann ensam hafva varit vållande till sammanstötningen och jemlikt 220 § sjölagen skyldig ersätta all den skada och förlust, som deraf för Johansson och rederiet för „Bohuslän" blifvit en följd, samt rederiet för ångfartyget „Vanadis" jemlikt 222 § samma lag pligtigt att med samma fartyg och dess frakt för samma ersättning ansvara. Enär kostnaden för iståndsättande af de skador „Bohuslän" tillfogats vid besigtning uppskattats till 2,105 kr., mot hvilket belopp Wickman och bolaget ej framställt någon anmärkning, samt Wickman och bolaget likaledes lemnat utan bestridande ej mindre Johanssons anspråk på kost och månadshyra för sig och besättningen under de 15 dagar reparationen pågått med 501 kr. 87 öre än äfven Johanssons af räkningar beledsagade uppgifter att kostnaden för „Bohuslän"s ofvan omförmälda bogsering samt för fartygets besigtning jemte vård och tillsyn under reparationen äfvensom för biträde i och för sjöförklaringen och annat besvär vid haveriet uppgått till sammanlagdt 307 kr., förpliktades Wickman och bolaget, det sistnämnda dock endast med fartyget och dess frakt, att hvilkendera af dem bäst gälda förmådde, till Johansson utgifva tillhopa 2,913 kr. 87 öre jemte 5 % ränta deräfrån stämningsdagen äfvensom att med 720 kr. godtgöra Johanssons rättegångskostnader.

En ledamot af Rådstufvurätten ansåg att i domen ej borde inflyta att Wickman, derest han erhållit full visshet om att vid „Bohuslän"s svängning aktertross begagnades, egt söka gå för om detta fartyg och ej heller att Wickman förfarit felaktigt derutinnan att han under framfarten vid norra landet med „Vanadis" hållit babord hän, men instämde på de i öfrigt anförda grunderna i det slut, hvartill Rådstufvurätten kommit.

Wickman och bolaget sökte ändring i Göta Hofrätt, som i dom den 6 Februari 1903 ej fann skäl göra ändring i Rådstufvu-

rättens dom samt förpliktade klagandena att ersätta Johanssons kostnader i Hofrätten med 44 kr.

Wickman och bolaget fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t samt anhöllo om vittnesförhör med uppgifna personer för bestyrkande af att „Bohuslän" försummat iakttaga ej mindre hamnordningens föreskrifter för fartyg, som gå tvärt öfver elfven, utan äfven de försigtighetsmått, som betingats af vanligt sjömansbruk.

Johansson yrkade fastställelse af Hofrättens dom.

På hemställan å Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t, med afslag å Wickmans och bolagets anhållan om vittnesförhör, rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade Wickman och bolaget att ersätta Johanssons kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kr.

68.

Kungl. Maj:ts dom den 17 Oktober 1904.

Vice Konsuln Th. Linnell i Oskarshamn

emot

Sjökaptenen Nils P. Lundh.

I certeparti den 1 November 1902, hvarigenom ångfartyget „Lizzie" befraktas att för vice Konsuln Th. Linnells räkning öfverföra en last kortprops från Werkebäck och Oskarshamn till West Hartlepool, stadgas att fartyget, som då vore på resa, beräknades färdigt att lasta senast den 15 December. Fartyget anlände till Oskarshamn den 29 December utan att förut hafva sökt ingå till Werkebäck. *Då certepartiet härigenom blifvit brutet* af rederiet, förklaras Linnell berättigad att ur „Lizzie" och dess frakt utbekomma skadestånd, i enlighet med certepartiets stadgande härutinnan.

Den 1 November 1902 upprättades mellan vice Konsuln Th. Linnell i Oskarshamn och Cha.s H. Ford såsom agent för ångfartyget „Lizzie" ett certeparti, som bland annat innehöll: *att* „Lizzie", som hade en drägtighet af omkring 480 standard och vid tiden för certepartiets afslutande befann sig på resa och beräk-

nades vara färdig att lasta i enlighet med certepartiet senast den 15 December 1902, skulle med all möjlig skyndsamhet afsegla till Werkebäck och Oskarshamn eller så nära intill dessa hamnar, som fartyget tryggt kunde komma, samt derstädes intaga full last af kortprops för att dermed afgå till West Hartlepool; *att* frakten skulle utgå med 20 shillings british sterling för hvarje Göteborgs standard kortprops, *samt att,* derest certepartiet brötes, godtgörelse till vederbörande skulle utgå med beräknade fraktbeloppet.

Den 16 December aflät Linnell till Ford ett telegram, att is hindrade Werkebäck, att högst 300 standards kunde erhållas i Oskarshamn samt att Linnell vid sådant förhållande tilläte certepartiets häfvande.

Sedan Ford i telgram samma dag afslagit Linnells hemställan, aflät denne den 17 December ytterligare ett telegram af innehåll att, derest „Lizzie" icke var lastad Werkebäck—Oskarshamn före den 31 December, Ford gjordes ansvarlig för alla kostnader och förluster i följd af fartygets försenade ankomst.

„Lizzie" anlände till Oskarshamn den 29 December Kl. 2,30 e. m. utan att förut hafva sökt ingå till Werkebäck. Linnell vägrade nu tillhandahålla „Lizzie" last, enär rederiet för fartyget ej fullgjort fraktaftalet och ej heller uppfyllt de i Linnells telegram stipulerade villkor för lastens intagande.

Linnell instämde sedan sjökaptenen N. P. Lundh i egenskap af befälhafvare å „Lizzie" till Rådstufvurätten i Oskarshamn med yrkande att utbekomma i certepartiet för dess brytande stadgade skadestånd eller beräknade fraktbeloppet 475 pounds sterling eller motsvarande belopp i svenskt mynt jemte ränta.

Lundh bestred att aftalet brutits å rederiets sida. Certepartiet innehöll ej någon bestämmelse angående tiden för lastningens början. Då „Lizzie" vid tiden för certepartiets undertecknande på sätt detta också utmärkte var befraktadt för åtskilliga andra resor, måste fartyget först fullborda dessa. På grund af sannolikhetsberäkning, grundad på erfarenhet från andra resor i samma trader, beräknades fartyget färdigt att lasta i Werkebäck den 15 December. Till följd af åtgärder af högre hand, ishinder och dimma, hade fartyget blifvit försenadt. Då is hindrat infart till Werkebäck, hvarom Linnell enligt telegrammet den 16 December egt kännedom, borde Linnell haft skyldighet tillhandahålla full last i Oskarshamn. För öfrigt hade Linnell ej lidit någon förlust utan tvärt om gjort en oberäknad vinst, idet Linnell lyckats af-

sända lasten med annan ångare till billigare frakt än han med „Lizzie“ betingat.

Rådstufvurätten fann i utslag den 22 Juni 1903 det vara i saken upplyst, *att* Linnell genom åberopade certepartiet befraktat „Lizzie“ att i Werkebäck och Oskarshamn intaga full last af pitprops och dermed afgå till West Hartlepool mot en frakt af 20 shillings för hvarje Göteborgs standard; *att* i certepartiet stadgades att fartyget, som då vore stadt på sjöresa, beräknades färdigt att lasta senast den 15 December 1902 och att uraktlåtenhet att uppfylla certepartiet medförde skyldighet att utgifva godtgjörelse derför med beräknade fraktbeloppet; *samt att,* sedan Ford afslagit Linnells i telegram den 16 December framställda förslag om certepartiets upphäfvande, Linnell i ytterligare telegram den 17 December förklarat, att, derest fartyget icke vore lastadt i Werkebäck och Oskarshamn före den 31 December, rederiet gjordes ansvarigt för derigenom uppkommande kostnader och förluster.

Då fartyget först den 29 December ankommit till Oskarshamn utan att derförut hafva sökt ingå till Werkebäck samt hvad Lundh förevändt beträffande såväl den för lastningen bestämda tidens beroende på fullgörandet af förut ingångna fraktaftal som ock de vid ifrågavarande tid vid Werkebäck rådande isförhållanden och Lundhs rätt att i Oskarshamn erhålla full last, hvilken ej heller kunnat å fartyget inlastas inom ofvanberörda af Linnell bestämda tid, icke förtjenade afseende, ansåg Rådstufvurätten Linnell hafva varit berättigad att häfva ifrågavarande fraktslut äfvensom undfå ersättning för honom genom dröjsmålet tillskyndad skada och förlust. Linnell förklarades derför jemlikt 111 § sjölagen äga att ur fartyg och frakt utbekomma dylikt skadestånd efter pröfning af skiljemän; och skulle Lundh ersätta Linnells rättegångskostnader med 225 Kr.

Såväl Lundh som Linnell sökte efter vad ändring i Göta Hofrätt, Linnell under yrkande att skadeståndet, på sätt certepartiet stadgade, måtte bestämmas till fraktbeloppet 475 pund sterling.

Hofrätten yttrade i dom den 31 December 1903 att Hofrätten funne lika med Rådstufvurätten, Linnell vara berättigad att ur ångfartyget „Lizzie“ och dess frakt utfå skadestånd i följd deraf att ifrågavarande certeparti blifvit brutet; och enär certepartiet innehöll, att skadeståndet skulle utgå med det beräknade fraktbeloppet, hvilket uppgått till minst 475 pounds sterling, blefve, med afslag å Lundhs vadetalan och med ändring af Rådstufvurättens utslag beträffande hufvudsaken, Lundh förpliktad att med

fartyg och frakt till Linnell utgifva nämnda belopp eller motsvarande summa i svenskt mynt efter kurs, som vid tiden för likviden i betalningsorten gällde för växlar, utställda i det främmande myntslaget och betalbara vid uppvisandet jemte 5 % ränta derå från stämningsdagen.

Lundh fullföljde hos Kungl. Maj:ts sitt ändringssökande, som af Linnell bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade Lundh att ersätta Linnells kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 100 kronor jemte domslösen.

69.

Kungl. Maj:ts dom den 4 November 1904.

Stockholms Transport- och Bogseringsaktiebolag

emot

Trelleborgs Nya Ångfartygs Aktiebolag.

Den 29 November 1901 på aftonen kolliderar ångaren „Ran“ med prånen „Box“, som ligger förankrad utanför den vid inloppet till Sundsvall belägna Tjufholmen. Enär prånen vid tillfället varit försedd med lanterna med ljus allenast i fören, men densamma på grund af sin längd bort jemlikt art. 11 i förordningen ang. åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. hafva fört lanterna med ljus jemväl vid eller i närheten af aktern, förklaras prånen vara vållande till sammanstötningen.

Den 29 November 1901 kl. omkring $^1/_2$7 e. m. sammanstötte Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag tillhöriga ångaren „Ran“ på resa från Fagervik till Sundsvall med Stockholms Transport- och Bogseringsaktiebolags pråm „T. B. 220“, jemväl kallad „Box“, som då låg förankrad utanför den vid inloppet till Sundsvall belägna Tjufholmen. Såväl ångaren som prånen tillfogades åtskilliga skador.

Bolagen instämde hvarandra till Stockholms Rådstufvurätt med yrkanden om ersättning för de å ömse sidor lidna förlusterna. Transportbolaget påstod att sammanstötningen vållats genom oriktig manövrering af „Ran", i det ångaren icke iakttagit tillräcklig varsamhet vid passerandet af prämen. Ångfartygsbolaget åter påstod att sammanstötningen vållats deraf, att „Box", hvilken vore öfver 46 meter lång, icke, såsom art. 11 i förordningen angående ombordläggning föreskrefve, varit försedd med lanterna jemväl i aktern.

Å ömse sidor hördes vittnen.

Transportbolaget bestred att art. 11 vore tillämplig å prämar. Dessa voro icke att hänföra till fartyg i egentlig bemärkelse. Sjölagen och dermed sammanhängande författningar afsåge nämligen i regel endast sådana transportmedel, som kunde framdrifvas genom maskineri, segel eller andra å transportmedlet sjelft befintliga krafter. För prämar, timmerflottar m. m., hvilka regelmässigt kunde framföras å vattnet genom utifrån kommande hjelp eller bogsering, egde dessa bestämmelser tillämpning endast, der sådant särskildt stadgats. Riktigheten häraf framginge, bland annat, af ordalagen i 27 § i förordningen ang. registrering af svenska fartyg den 18 Oktober 1901, hvarest framträder en tydlig motsats mellan „fartyg" å ena och „pråm" å andra sidan. Transportbolaget bestred att den omständigheten att „Box" haft endast en lanterna kunde medföra att prämen och dess befälhafvare varit vållande till ifrågavarande sammanstötning.

Enligt mätbref den 3 Augusti 1898 har „Box" en längd i skarndäckets öfverkant från innerkant af garnering vid förstäfven till innerkant af garnering i aktern af 62,51 meter.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 20 Juli 1903:

Af handlingarna i saken inhemtas, *att* då den Ångfartygsbolaget tillhöriga ångaren „Ran", förd af Sjökaptenen Christoffer Pettersson, fredagen den 29 November 1901 med lots ombord på väg från Fagervik söderut för att anlöpa Sundsvall passerat genom Alnösundet och kl. omkring $^1/_2 7$ på aftonen kommit i närheten af den vid inloppet till Sundsvall belägna Tjufholmen, från „Ran" föröfver blifvit synligt ljusskenet från en lanterna å den Transportbolaget tillhöriga prämen „T. |B. 220" äfven kallad „Box" om 480,64 registertons och en längd af 62,51 meter, hvilken legat till ankars med stäfven mot nordväst och aktern mot sydost i farvattnet mellan Tjufholmen och det norr derom belägna fasta landet; *att* för att undvika prämen, som i det rådande mörkret ej kunnat från ångaren urskiljas, med „Ran" gjorts en babordsgir,

hvarefter „Ran“ satts i nästan västlig kurs för att passera mellan pråmen och Tjufholmen; *att* omedelbart derpå pråmen blifvit synlig under „Ran“s styrbordsbog; *samt att,* oaktadt maskinen å „Ran“ genast stagits back och rodret efter engelskt kommando lagts hårdt styrbord, „Ran“ med sin styrbords bog törnat emot pråmen med den påföljd att i brädgångsstråket om styrbord å „Ran“ plåten upprifvits till 6 fots längd för ifrån mot fasta jernskottet å lackens akterkant och till en bredd af $2^1/_2$ fot, hvarjemte å samma ställe inböjts och afbräckts ett dubbelt och två enkla spant jemte träinredningen uti en der belägen hytt, för hvilka skadors afhjelpande „Ran“ först provisoriskt reparerats i Sundsvall och sedermera undergått en fullständigare reparation i Landskrona;

och emedan upplyst och ostridigt är, att pråmen „Box“, som legat ungefär midt i farvattnet och nästan tvärs i farleden å eller åtminstone i närheten af en vanlig ankarplats, vid sammanstötningstillfället fört lanterna med ljus endast i fören, men pråmen på grund af dess längd lagligen bort jemlikt art. 11 i förordningen ang. åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. den 9 December 1896 hafva vid tillfället varit försedd med lanterna och sådant ljus, som i sagda artikel finnes beskrifvet, jemväl vid eller i närheten af aktern, samt den omständigheten att befälhafvaren å pråmen underlåtit att derå föra jemväl sådant ljus måste med hänsyn till hvad i saken förekommit antagas hafva föranledt det misstag, som å ångaren gjorts om pråmens längd och storleken af den babordsgir, som behöfts för undvikande af ombordläggning, och förty genom omförmälta underlåtenhet sammanstötningen orsakats;

ty och som Transportbolaget medgifvit att kostnaderna för reparation af nämnda å „Ran“ uppkomna skada, för besigtning deraf och för sjöförklaring uppgått till 1,744 kr. 93 öre äfvensom att under „Ran“s uppehåll i Sundsvall förbrukats kol till värde af 54 kr., hvilket uppehåll enligt hvad i saken får anses utredt ej utsträckts längre än som i anledning af reparationen varit nödig, samt den af Ångfartygsbolaget för det ångaren uppehållits i Sundsvall fordrade ersättning af 500 kr. icke kan anses oskälig;

alltså och då Transportbolaget icke styrkt, att vid tillfället „Ran“ manövrerats felaktigt eller att derå vidtagits något annat felaktigt förfarande, som medverkat till ombordläggningen;

pröfvar Rådstufvurätten, med ogillande af Transportbolagets talan, rättvist att jemlikt 8, 220 och 222 §§ Sjölagen förplikta Transportbolaget att med ifrågavarande pråm och dess frakt ersätta

Ångfartygsaktiebolaget den genom sammanstötningen å ångaren uppkomna skada och deraf föranledda kostnader med tillhopa 2,298 kr. 93 öre jemte 5 % ränta derå från stämningsdagen; och skall Transportbolaget ersätta Ångfartygsbolagets rättegångskostnader med 750 kr. jemte lösen för Rådstufvurättens protokoll.

Transportbolaget sökte efter vad ändring i Svea Hofrätt, som i dom den 18 December 1903 ej fann skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom samt förpligtade Transportbolaget att ersätta Ångfartygsaktiebolaget dess kostnader å saken i Hofrätten med 50 kr. jemte lösen för Hofrättens dom.

Transportbolaget fullföljde sitt ändringssökande, som af motparten bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligtade Transportbolaget att ersätta Ångfartygsbolagets kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kr. jemte lösen för Kungl. Maj:ts dom.

70.

Christiania Sjøret, den 14de November 1904.

O. A. Devolds Sønner
(Adv. Kr. Nygaard)

mod

Berg-Hansen & Co.
(Adv. P. A. Holm).

En Dampskibsexpeditør, som feilagtig udleverer Varer til en Modtager, der ikke er behørig legitimeret, ansees personlig ansvarlig for Følgerne heraf. Søgsmaal mod Expeditøren ansees retteligen anlagt ved Sjøret.

I Oktober Maaned 1902 forsendte Firmaet O. A. Devolds Sønner, Aalesund, med S/S „Jupiter", tilhørende Bergenske Dampskibsselskab 2 Baller merkede I. H. F. og indeholdende forskjel-

lige Varer til et samlet Fakturabeløb af Kr. 948,75. Varerne var bestemte for og adresserede til I. H. Feinsilber hersteds, men blev efter Ankomsten hertil af Dampskibets Expeditør Berg-Hansen & Co. udleveret til en anden. Da O. A. Devolds Sønner af denne Grund ikke har erholdt Dækning for Fakturabeløbet, har Firmaet ved Sjøretsstævning af 17de Oktober 1903 anlagt nærværende Sjøretssag mod Berg-Hansen & Co. og — efter af Retten forgjæves anstillet Forligsmægling — paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale Kr. 948,75 med Renter og Sagsomkostninger. Subsidiært har Citanten paastaaet Beløbet fastsat ved Skjøn af uvillige Mænd optaget paa Indstævntes Bekostning.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Sammenhængen sees at være den, at Varerne ankom til Kristiania den 13de Oktober 1902, og at Indstævnte undlod at sende Adressaten den vanlige Meldeseddel om Ankomsten, fordi der fra Citantens Agent hersteds, Firmaet Gyldenskog & Bang, allerede var kommet Meddelelse om, at Feinsilber ikke ønskede at modtage Forsendelsen, hvorfor Indstævnte anmodedes om at lade Ballerne henstaa, indtil Disposition blev ordnet.

Dagen efter — den 14de Oktober — meddelte Gyldenskog & Bang videre, at Disposition nu var ordnet, og at de skulde afhente Ballerne og besørge dem udleveret. Samme Dag blev Varerne udleveret til en Kjørekarl fra Schies Transportbureau (4de Kontravidne), der underskrev Kvittering paa Meldeseddelen i Gyldenskog & Bangs Navn.

De nævnte Henvendelser fra Gyldenskog & Bang maa antages at have fundet Sted pr. Telefon.

Den vanlige Expeditionsmaade sees at være den, at Indstævnte strax efter Ankomsten udsender Meldeseddel til Modtageren, og at denne saa indfinder sig hos Indstævnte og mod Tilbagelevering af Meldeseddelen i kvitteret Stand erholder Følgebrevet udleveret. Selve Varen udleveres derefter af Bryggeformanden mod Forevisning af Følgebrevet.

I nærværende Tilfælde blev imidlertid som nævnt efter Henvendelsen fra Gyldenskog & Bang overhovedet ingen Meldeseddel udsendt, hvorimod 3die Kontravidne ved Kjørerens Henvendelse udskrev Meldeseddelen paa Stedet og lod Kjøreren kvittere den i Gyldenskog & Bangs Navn, hvorefter Kjøreren strax fik Følgebrevet udleveret og derefter paa vanlig Maade fik Varerne udleveret af Bryggeformanden.

Efter 1ste Hovedvidnes Forklaring synes forøvrigt Firmaet Gyldenskog & Bang selv at have været helt udenfor Affæren, idet det skal have været en af dette Firmas Bysælgere, Gulbrandsen, som overfor Indstævnte har misbrugt Firmaets Navn til at erholde Forsendelsen udleveret paa den angivne Maade og derefter videre har misbrugt Firmaets Navn til at sælge Varerne i direkte Kjøb og Salg og saa selv har indkasseret og forbrugt den for Varerne erholdte Kjøbesum.

Indstævnte har ligeoverfor Søgsmaalet fremsat følgende Indsigelse:

1) at Indstævnte alene har optraadt som Expeditør for Det Bergenske Dampskibsselskab, og derfor ikke staar i noget Forpligtelsesforhold overfor Citanten, der i Tilfælde alene kan gjøre Ansvar gjældende overfor Selskabet,
2) at Indstævnte har været fuldt berettiget til at udlevere Varerne som skeet, dels fordi Gyldenskog & Bang som Citantens Agent koutumemæssig maa have Kompetence til at optræde paa Citantens Vegne og med forbindende Virkning for denne, og dels fordi Citanten havde oversendt Faktura over Varerne til Gyldenskog & Bang (derimod ikke til Modtageren) og dermed selv havde udstyret dette Firma med de overfor Indstævnte almindelige Legitimationspapirer,
3) samt at ethvert Krav ialfald maa være bortfaldt efter § 17 i de for Forsendelser med Det Bergenske Dampskibsselskab gjældende Regler (Dok. 6 ad 3), idet der her bestemmes, at „Erstatningskrav for ikke fremkomne Varer, der ikke er skriftligt indløbet til vedkommende Selskabs Direktion inden 2 Maaneder fra Afsendelselsesdagen, er ugyldigt".

Da Citanten herimod blandt andet indvendte, at Søgsmaalet er ikke rettet mod Indstævnte som Expeditør for Det Bergenske Dampskibsselskab, men fordi Indstævnte ved retsstridigt Forhold selv er Skyld i og derfor ogsaa maa være ansvarlig for det opstaaede Tab, har Indstævnte fastholdt, at han ikke har udvist noget retsstridigt Forhold overfor Citanten, og derhos særligt fremholdt, at Søgsmaalet efter dette Synspunkt ialfald alene er et almindelig civilretsligt Erstatningssøgsmaal og derfor urigtigt er anlagt som Sjøretssag. Nogen formel Afvisningspaastand har Indstævnte dog ikke egentlig nedlagt, men har for Tilfælde af Afvisning paastaaet sig tilkjendt Kost og Tæring.

Spørgsmaalet om, hvorvidt en Dampskibsexpeditør handler som Fuldmægtig for Skibet (Rederiet) og ved sin Handlemaade i

Tilfælde han paadrage Skibet (Rederiet) Ansvar, foreligger saaledes efter Proceduren ikke til Afgjørelse under nærværende Sag. (Kfr. om dette Spørgsmaal en Afhandling i Samling af Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender for 1903 Pag. 49 flg). Men selv om dette Spørgsmaal besvares bekræftende og selv om der i det foreliggende Tilfælde vilde have paahvilet Skibet (Rederiet) Erstatningsansvar, maa jeg give Citanten Medhold i, at han ogsaa maa have Adgang til at gjøre Ansvar gjældende mod Expeditøren personlig, saafremt der foreligger retsstridigt Forhold (Svig eller Uagtsomhed) fra dennes Side. (Kfr. en Bemærkning i samme Retning i den citerede Afhandling Pag. 57). Som en Analogi kan vel ogsaa henvises til Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 59 om Skibsførerens *personlige* Ansvar overfor Ladningseieren.

At der in casu foreligger saadant retsstridigt Forhold fra Indstævntes Side, at det maa begrunde Erstatningsansvar overfor Citanten, forekommer mig lidet tvivlsomt. Det er klart, at en Expeditør har en selvstændig Pligt til alene at udlevere til rette Vedkommende de Varer, som han paatager sig at expedere. Der er ikke fra Indstævntes Side ført noget Bevis for, at han efter gjældende Koutume har Ret til trods Følgebrevets Udvisende at udlevere ankomne Varer til Afsenderens Agent. Stillingen som Agent indeholder heller ikke nogen Bemyndigelse til uden speciel Fuldmagt at disponere over Varer, som er bestemte for og adresserede til andre Firmaer. Naar Indstævnte undlod at sende Meldeseddel til Adressaten og udleverede Varerne til 4de Kontravidne efter den modtagne Telefonmeddelelse, har han saaledes — selv om Meddelelsen maatte betragtes som udgaaet fra Afsenderens Agent — udleveret Varerne til uvedkommende Personer. Det synes klart, at Indstævnte da har handlet paa sin egen Risiko og ikke overfor Afsenderen kan søge sin Befrielse heri. Det kan forsaavidt ikke gjøre nogen Forskjel, at Afsenderen in casu har oversendt den til Modtageren stilede Faktura til Agenten til videre Oversendelse til Modtageren, — noget som efter Citantens Anførende alene sker af praktiske Hensyn for at spare Arbeide og Udgifter ved de mange Forsendelser. Thi en Faktura er ikke nogen Legitimation for *Besidderens* Bemyndigelse til at disponere Varerne, naar Fakturaen som her er stilet til et andet Firma.

Jeg antager heller ikke, at Indstævnte med Rette kan søge sin Befrielse i den paaberaabte Bestemmelse i Reglernes § 17 om, at Erstatningskrav skal indløbe til Selskabets Direktion inden 2 Maaneder. Dels synes denne Bestemmelse at være givet for et

andet Tilfælde, nemlig hvor Varer ikke kommer frem, men er kommet bort underveis, og dels kan Bestemmelsen ialfald ikke gjøres gjældende i Tilfælde, hvor det som her maa ansees paa det rene, at der foreligger retsstridigt Forhold fra den ansvarspligtiges Side.

Det staar saaledes alene tilbage at afgjøre, om Citantens Krav er af saadan Art, at det kan gjøres gjældende ved Sjøret. Dette Spørgsmaal kan muligens være endel tvivlsomt, men jeg tror dog ikke, at Afvisning bør finde Sted. Jeg antager, at Søgsmaalet maa siges at angaa Gjenstande, der henhører under Sjøfartsloven (kfr. Lovens § 312). Søgsmaalet gjælder et Erstatningskrav i Anledning af en stedfunden Sjøtransport. Hvis Kravet var rettet mod Skibet (Rederiet) som ansvarlig for Expeditørens Fremgangsmaade, er det klart, at Sjøretten var rette Forum, og det kunde ikke gjøre nogen Forandring heri, om Kravet baseredes paa en Optræden, som antages at involvere retsstridigt Forhold fra Expeditørens Side. (Kfr. H. R. D. Rt. 1904, Pag. 225). Søgsmaalet synes da konsekvent fremdeles at maatte henhøre under Sjøret, selv om Expeditørens Forhold var af den Beskaffenhed, at Ladningseieren ansaa sig berettiget til at gjøre Ansvar gjældende ogsaa mod Expeditøren personlig (enten alene som in casu eller ved Siden af Skibet), og nogen processuel Forandring med Hensyn til Sagens rette Forum synes da heller ikke at maatte følge deraf, at Ansvaret for Expeditøren ikke udstedes af en speciel sjøretslig Regel men af almindelige civile Erstatningsregler. Ialfald synes denne Opfatning korrekt, hvor Ansvaret som her beror paa en Bedømmelse af, hvorvidt Expeditøren har vist ansvarsforpligtende retsstridigt Forhold ved at *udlevere* Varerne til Uvedkommende. Havde der været udstedt Konnossement, vilde jo Sjøfartslovens herhenhørende Regler direkte have grebet ind. Men den Omstændighed, at der her som vanligt i den indenrigske Rutetrafik kun foreligger Følgebrev, kan i processuel Henseende ikke tillægges nogen afgjørende Betydning.

Jeg finder saaledes ikke Grund til Afvisning af Sagen, og da der ikke foreligger noget til Hinder for at fastsætte Erstatningsansvaret til Fakturabeløbet, vil Citantens principale Paastand være at tage tilfølge, idet Sagsomkostningerne ansættes til 180 Kr.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte Berg-Hansen & Co. bør til Citanten Firmaet O. A. Devolds Sønner i Aalesund betale det paasøgte Beløb

Kr. 948,75 — ni Hundrede firti otte Kroner syvti fem Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 19de Oktober 1903, til Betaling sker, samt 180 — et Hundrede otteti Kroner i Sagsomkostninger.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

8—11—1904.

M. C. Backer,
kst.

W. P. Lorentzen. *W. Hvistendahl.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 67. Kungl. Maj:ts Dom: Sjökaptenen J. F. Wickman m. fl. emot Sjökaptenen Hans Johansson. — 68. Kungl. Maj:ts Dom: Vice Konsuln Th. Linnell i Oskarshamn emot Sjökaptenen Nils P. Lundh — 69. Kungl. Maj:ts Dom: Stockholms Transport- och Bogseringsaktiebolag emot Trelleborgs Nya Ångfartygs Aktiebolag. — 70. Christiania Sjørett: O. A. Devolds Sønner mod Berg-Hansen & Co.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 24	Aargang V	1904

71.

Kungl. Maj:ts dom den 3 Augusti 1904.

Sjökaptenen P. Ysberg

emot

Sjökaptenen M. G. Malabotich.

Svenska ångfartyget „Drottning Sofia" sammanstöter på morgonen den 26 Okt. 1900 i Öresund med österrikiska ångaren „Ragusa". Sedan befälhafvarne instämt hvarandra med yrkanden om skadestånd för de fartygen ågångna skadorna samt Rådstufvurätten förklarat kollisionen hafva orsakats genom vållande å ömse sidor, har — dock under meningsskiljagtigheter — Hofrätten i dom, som fastställts af Kungl. Maj:t, förklarat „Drottning Sofia" ensam varit vållande till sammanstötningen. Då ångarnes kurser skuro hvarandra hade det nämligen enligt 19 och 22 art. i förordningen ang. ombordläggning ålegat „Drottning Sofia", som hade „Ragusa" paa sin styrbordssida, att hålla undan för och gå akter om „Ragusa". Den omständigheten att från „Ragusa" afgifven ljudsignal å „Drottning Sofia" uppfattats såsom signal att „Ragusa" ändrade sin kurs babord hän, anses icke hafva berättigat „Drottning Sofia" att svänga åt babord.

Kronolots, som tjänstgjort å det ena fartyget samt deltagit i manövreringen och signaleringen å detta, förklaras af Kungl. Maj:t jäfvig att vittna i saken.

Den 26 Oktober 1900 kl. omkring 4,30 f. m. sammanstötte i Öresund ett stycke utanför Malmö det af Sjökaptenen P. Ysberg förda svenska ångfartyget „Drottning Sofia“ med österrikiska ångaren „Ragusa“, förd af Sjökaptenen M. G. Malabotich. Båda fartygen skadades och ingingo till Malmö. „Ragusa“s skador besigtigades, men fartyget ansågs kunna fortsätta sin resa och ankom till sin destinationsort London den 3 Okt. 1900.

Befälhafvarne å fartygen instämde härefter hvarandra till Rådstufvurätten i Malmö med yrkanden om ersättning för de fartygen ågångna skadorna.

„Ragusa“ var vid ifrågavarande tillfälle på väg från Neufahrwasser utanför Danzig till London. Vid fartygets ankomst till London afgaf Malabotich den 1 Nov. 1900 inför notarius publicus protest och uppgaf dervid: „Ragusa“ afgick från Neufahrwasser den 24 Okt. Den 25 Okt. kl. 2,15 e. m. togs svensk lots ombord utanför Falsterbo fyrskepp. På grund af tjocka gick fartyget samma dag kl. 4,15 e. m. till ankars i närheten af Dragö fyrskepp. Den 26 Okt. kl. 2 f. m. hade dimman nästan helt och hållet försvunnit och då man kunde se lyktorna i fyrskeppet äfvensom dem i land och det var klart vindvärts äfvensom vid horisonten, lyftes ankar och maskinen sattes i gång kl. 2,30 f. m. Med klart lysande lanternor, anbragta på behöriga ställen, gick fartyget mot Flintrännan och kl. 4 f. m. befann det sig utanför Oscargrundets fyrskepp. Kort derefter, när lotsfyrskeppet passerades och under det att lotsen höll på att hålla af babord, syntes det gröna ljuset från en ångare, som sedan befanns vara „Drottning Sofia“, omkring 40 ° om babords bog. Ångaren närmade sig „Ragusa“ med full fart. Då „Drottning Sofia“ ej ändrade kursen och närmade sig „Ragusa“s babords sida, blåste „Ragusa“s ånghvissla en gång utan att besvaras. „Ragusa“s ånghvissla ljöd då ånyo upprepade gånger med mellanrum, men ingen notis togs derom å „Drottning Sofia“. På lotsens order lades då slutligen såsom en sista möjlighet till undvikande af sammanstötning rodret babord d. v. s. „Ragusa“s stäf skulle vända sig till styrbord och samtidigt gafs åter en enstaka signal med hvisslan utan att „Drottning Sofia“ ändrade sin kurs. Då befallde lotsen för att minska stötens styrka rodret dikt babord och maskinen full fart. Dessa order följdes. „Drottning Sofia“ kom emellertid med full fart og träffade „Ragusa“s babordssida vid förresningen med sådan styrka att „Ragusa“ tog en betydlig öfverhalning. Nästan samtidigt som „Drottning Sofia“

stötte på, gaf den två signaler med ånghvisslan. „Ragusa“ fortsatte sin väg framåt med full fart, men „Drottning Sofia“ törnade åter mot „Ragusa“ två gånger på babords sida och gick sedan klar. Vid undersökning befanns att „Ragusa“ ej tagit in vatten, hvarpå den ingick til Malmö. Sammanstötningen hade icke förorsakats genom försumlighet eller fel från „Ragusa“s sida.

Enligt den af Ysberg afgifna sjöförklaringen befann sig „Drottning Sofia“ den 26 Okt. på väg från Landskrona till Malmö. Kl. 4,25 på morgonen, da Ysberg befann sig i navigationshytten och då tredje styrmannen Chronberg, rorgängaren Gräslund och matrosen Jonasson stodo å kommandobryggan, väcktes plötsligen Ysbergs uppmärksamhet å en från „Drottning Sofia“ med ånghvisslan gifven babordssignal. Ysberg skyndade genast ut och sporde styrmannen om anledningen härtill, då denne visade på en från Flintrännan kommande ångare och uppgaf att denna först gifvit enahanda signal, hvadan antagas kunde att begge fartygen skulle gå babord hän ur hvarandras kurser. Men så gick ej. „Drottning Sofia“ girade enligt sin signal babord hän. Det andra fartyget deremot, hvilket sedan befanns vara „Ragusa“, gick i strid mot sin babords signal, styrbord hän. I sista stunden sökte „Ragusa“ godtgöra detta genom att medelst en styrbords signal bekräfta sin gång styrbord hän. Ysberg kommenderade då genast back. Men tiden var i följd af „Ragusa“s felmanöver så knapp att fartygen sammanstötte, dervid „Drottning Sofia“ rätt illa skadades. Enda orsaken till sammanstötningen vore den af „Ragusa“ gifna babordssignalen, hvilken ingifvit Ysberg den föreställningen att „Ragusa“ ämnade gå uppåt Öresund och icke till Malmö. Om icke denna signal gifvits, skulle „Drottning Sofia“ i enlighet med sjöfartsreglerna styrt styrbord hän och fallit undan för „Ragusa“.

Malabotich åberopade såsom vittne, bland andre, Kronolotsen H. Sylvén.

Ysberg anförde såsom jäf mot Sylvén att denne vid ifrågavarande tillfälle såsom lots ledt „Ragusa“s manövrer och förty vore ansvarig för skada, som genom möjligen felaktiga manövrer egt rum.

Malabotich bestred afseende å jäfvet, enär förutom lotsen äfven „Ragusa“s befälhafvare och styrman varit tillstäde å kommandobryggan och ledt styrningen, hvarvid lotsen lemnat upplysningar om passagen och dylikt. Enligt 15 § lotsstadgan skulle

befälhafvaren sjelf ansvara för fartygets manövrering i öfverensstämmelse med af lotsen gifven anvisning angående kursen och farvattnets beskaffenhet.

Sylvén sjelf uppgaf att vid olyckstillfället såväl befälhafvaren som Sylvén befunnit sig å kommandobryggan, men att Sylvén såsom lots ledt styrningen, dervid han meddelat sig med befälhafvaren.

Sedan Rådstufvurätten tillåtit Sylvéns hörande med förklarande att Rådstufvurätten ville framdeles pröfva verkan af vittnesmålet, hördes Sylvén såsom vittne.

I slutligt utslag den 13 Januari 1902 yttrade härefter Rådstufvurätten att då det ej vore utredt, att Sylvén kunde af sakens utgång vänta nytta eller skada, tillerkändes hans vittnesmål laga kraft och verkan.

Beträffande sjelfva saken gåfve Malabotichs inför notarius publicus i London den 1 Nov. 1900 afgifna protest och den af honom jemte personer af „Ragusa"s besättning inför samma myndighet afgifna sjöförklaring, jemförda med Kronolotsen Sylvéns vittnesmål vid handen, att „Ragusa", efter att för dimma hafva legat för ankar i Drogden, den 26 Okt. vid tvåtiden på morgonen, då dimman skingrats, lyftat ankare och gått uppför Flintrännan i fyrskeppslinien förbi Oscargrundets och Kalkgrundets fyrskepp samt vidare förbi lotsgalioten; att ombord å „Ragusa", då denna kommit förbi Kalkgrundets fyrskepp, iakttagits en mötande ångare, som sedermera befunnits vara „Drottning Sofia"; att dess gröna eller styrbordssidoljus blifvit synligt ombord å „Ragusa", då denna hunnit till lotsgalioten; att „Ragusa" vändt sitt röda eller babordsljus mot „Drottning Sofia", med undantag möjligen för en kort stund omedelbart efter det Kalkgrundets fyrskepp passerats, da „Ragusa", som kommit vel långt styrbord hän, för att komma i rätt kurs gått åt babord; att „Ragusa" dessutom för att komma förbi lotsgalioten några ögonblick gjort en girning babord hän om ett streck, hvilket dock efter Sylvéns uppfattning ej gjort „Ragusa"s styrbordsljus synligt för „Drottning Sofia"; att vid det „Ragusa" vid förberörda girning babord hän gått förbi lotsfartyget, det gröna sidoljuset från „Drottning Sofia" blifvit synligt ombord å „Ragusa" vid pass 40 grader om babords bog; att, ehuru „Ragusa" visade babordsljus mot „Drottning Sofia"s styrbordsljus, sistnämnda fartyg icke ändrat kurs, iföljd hvaraf från „Ragusa" gifvits upprepade varningssignaler: att „Ragusa"s kurs, efter föregången ljudsignal, derefter ändrats

styrbord hän, samt, då någon förändring i „Drottning Sofia"s kurs ej blifvit märkbar och sammanstötning syntes oundviklig, efter förnyad styrbordssignal och för att i möjligaste mån minska sammanstötningens kraft, bragts ytterligare åt styrbord; att „Drottning Sofia", som kommit med full fart, nu törnat mot „Ragusa" å dess babordssida först en gång vid förresningen och derefter ytterligare två gånger; samt att i sjöförklaringen närmare omförmälda skador härvid åkommit „Ragusa", som dock med egen kraft anlupit Malmö och efter verkställd undersökning fortsatt till bestämmelseorten London; och hade dessutom Sylvén omförmält, att omedelbart före sammanstötningen från „Ragusa" gifvits babordssignal.

Af den utaf Ysberg jemte personer af besättningen ombord å „Drottning Sofia" den 3 Nov. 1900 afgifna sjöförklaring och i saken afgifna vittnesmål framginge, att „Ragusa" medan den ännu funnits söder om lotsfartyget och minst 15 minuter före sammanstötningen varit synlig för besättningen å „Drottning Sofia"; att „Ragusa" först visat babordssidoljus förutom topplanternan och derefter girat så att endast styrbordsljuset varit synligt samt slutligen, sedan lotsfartyget passerats, åter girat styrbord hän och visat rödt sidoljus; att de ombord å „Drottning Sofia" tjenstgörande i följd häraf beslutat att gå styrbord hän, men när i det samma från „Ragusa", hvilken då varit omedelbart invid lotsfartyget, iakttagits en ljudsignal af två korta stötar, angifvande att „Ragusa" skolat gå babord hän, hade denna signal af „Drottning Sofia" besvarats med enahanda signal och sistberörda fartyg girat åt babord; att, då „Ragusa"s styrbordsljus det oaktadt icke blifvit synligt och efter två eller tre minuters förlopp derifrån gifvits en kort signal såsom tecken till att den komme att hålla styrbord hän, ombord å „Drottning Sofia" kommenderats fullt back; samt att fartygen då varit hvarandra så nära att sammanstötning ej kunnat undvikas, utan „Drottning Sofia"s stäf törnat mot „Ragusa"s babordssida med påföljd att stäfven blifvit inslagen och tillplattad.

Emedan vid ofvan upptagna förhållanden ombordläggningen mellan de både ångarne finge anses hafva förorsakats deraf att den första ljudsignal, som vid ifrågavarande tillfälle gifvits från „Ragusa", ombord å „Drottning Sofia" uppfattats såsom babordssignal och föranledt befälet å sistnämnda fartyg att, med ändring i dess förut vidtagna åtgärd att bringa kursen åt styrbord, låta fartyget i stället gira babord hän, samt ombordläggningen följ-

aktligen timat af våda och parterna således jemlikt 221 § Sjölagen hade att draga hvar sin skada, ogillades parternas å ömse sidor mot hvarandra framställda påståenden.

En ledamot af Rådstufvurätten var skiljagtig och yttrade: Emedan den omständighet att någon af de ljudsignaler, som ifrån „Ragusa" gifvits i afsigt att tilldraga sig uppmärksamhet från „Drottning Sofia", derstädes uppfattats som ljudsignal, afsedd att tillkännagifva det „Ragusa" ämnade ändra sin kurs babord hän, icke, då en dylik åtgärd varit i strid med bestämmelsen i art. 21 i K. F. den 7 Dec. 1896, berättigat „Drottning Sofia" att såsom skett i strid med bestämmelsen i art. 19 gira babord hän, utan sistnämnda ångare enligt grunderna i art. 23 bort stoppa eller backa, fann bemälde ledamot för sin del „Drottning Sofia" hafva varit till sammanstötningen vållande samt ålade förty Ysberg att med „Drottning Sofia" och dess frakt för ifrågavarande resa till Malabotich utgifva skadeersättning med dels 848 pounds 17 shillings dels ock 9,904 kr. 52 öre jemte 5 % ränta å båda beloppen äfvensom att med 1000 kr. ersätta Malabotichs rättegångskostnader.

Parterna sökte hos Hofrätten öfver Skåne och Blekinge ändring i Rådstufvurättens utslag.

I dom den 20 Juni 1902 godkände Hofrätten Rådstufvurättens utslag i fråga om det mot Sylvén anförda jäf samt fann i anledning af Ysbergs fullföljda talan ej skäl att göra ändring i samma utslag. Vidkommande Malabotichs ändringssökande fann Hofrätten det vara ådagalagdt att, sedan ångarne kommit i sikte af hvarandra och „Ragusa" efter en svängning babord hän så att dess gröna sidoljus kunnat iakttagas från „Drottning Sofia", återtagit sin ursprungliga kurs i fyrskeppslinjen, ångarnes derefter styrda kurser skurit hvarandra, så att fara för ombordläggning kunnat uppstå. Det hade dervid jemlikt 19 och 22 art. i K. F. den 9 Dec. 1896 ålegat „Drottning Sofia", hvilken hade „Ragusa" paa sin egen styrbords sida, att innan sådan fara varit för handen hålla undan för och gå akter om „Ragusa". Äfven om „Drottning Sofia" börjat svänga något styrbord hän, då detta fartyg på grund af en ombord å detsamma såsom babordssignal uppfattad ljudsignal från „Ragusa" ändrat kurs och gått åt babord, hade „Drottning Sofia" likväl vid företagandet af berörda svängning åt styrbord varit så nära „Ragusa" att fara för ombordläggning redan uppstått. Den omständigheten att från „Ragusa" gifven ljudsignal ombord å „Drottning Sofia" upp-

fattats såsom signal att „Ragusa“ ändrade sin kurs babord hän hade ej heller, då „Ragusa“ enligt 21 art. i berörda förordning haft skyldighet att bibehålla sin kurs, berättigat „Drottning Sofia“ att svänga åt babord, utan hade i stället bort föranleda till att „Drottning Sofia“ stoppat eller backat. Då hvad i saken förekommit ej gåfve anledning till antagande att „Ragusa“ manövrerat felaktigt, fann Hofrätten sammanstötningen hafva orsakats genom vållande å „Drottning Sofia“s sida, i följd hvaraf Ysberg förpligtades att med „Drottning Sofia“ och dess frakt för ifrågavarande resa till Malabotich i egenskap af befälhafvare å „Ragusa“ och detta fartygs rederi utgifva 27,627 kr. 77 öre jemte 5 % ränta deråfrån stämningsdagen den 28 Febr. 1901 samt att med 750 kr. godtgöra Malabotichs kostnader å saken vid Rådstufvurätten.

Två af Hofrättens ledamöter voro beträffande sjelfva saken af skiljaktig mening samt pröfvade på de af Rådstufvurätten anförda skäl och då ostridigt vore att, om „Drottning Sofia“s styrbordsmanöver fullföljts, fartygen skulle gått klara för hvarandra rättvist fastställa det slut, hvartill Rådstufvurätten kommit.

Ysberg fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t under anhållan om vittnesförhör med uppgifna personer.

Malabotich yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

Marinförvaltningen, som genom beslut af Högsta Domstolen anmodats inkomma med yttrande i saken, afgaf ett så lydande utlåtande:

I betraktande af fartygens kurser och lägen samt tiden, under hvilken fartygen varit för hvarandra synliga före kollisionen, anser Marinförvaltningen att i förevarande fall bort för vederbörande fartygsbefäl hafva varit klart, att fara för ombordläggning kunde uppstå och att sålunda de internationella bestämmelserna för undvikande af ombordläggning bort komma i tillämpning omedelbart efter det fartygen kommit i sikte af hvarandra.

Enligt art. 19 och 21 af de genom nådiga förordningen den 9 Dec. 1896 utfärdade föreskrifter i ämnet hade det ålegat „Drottning Sofia“, som hade „Ragusa“ på sin egen styrbordssida, att hålla undan för det senare fartyget och „Ragusa“ att behålla sin kurs och fart.

Om, såsom från „Drottning Sofia“ uppgifvits, en girning med detta fartyg åt styrbord verkligen varit påbörjad, hade jemlikt art. 28 af nyss nämnda nådiga förordning sådant bort an-

gifvas medelst föreskrifven styrbordssignal. Då emellertid så ej skett, har „Ragusa“ försatts i nödvendigheten att enligt gängse sjömansbruk genom ljudsignaler söka väcka det andra fartygets uppmärksamhet.

Vid de från de båda fartygen meddelade uppgifterna rörande beskaffenheten af de vid tillfället vexlade ljudsignalerna har Marinförvaltningen icke kunnat fästa sig, då dessa uppgifter äro mot hvarandra stridande.

Marinförvaltningen får, på grund af det anförda, såsom sin mening uttala,

att „Ragusa“ förfarit författningsenligt genom att bibehålla sin en gång intagna kurs samt enligt sjömansbruk varit berättigad att, då ändring i det mötande fartygets kurs ej kunnat iakttagas, genom signaler söka väcka dess uppmärksamhet,

samt att „Drottning Sofia“, genom att ej i god tid hålla undan för „Ragusa“ eller, derest girning i sådant syfte påbörjats, genom att ej angifva detta medelst ljudsignal, icke iakttagit de åtgärder, som enligt gällande författning bort vidtagas till undvikande af ombordläggning.

Nedre Revisionen hemställde att Kungl. Maj:t, som ej torde finna skäl bifalla Ysbergs anhållan om vittnesförhör, måtte fastställa Hofrättens dom rörande det mot Sylvén framställda jäf.

Vidkommande sjelfva saken, så enär ångarnes kurslinier vid ifrågavarande tillfälle skuro hvarandra, så att fara för ombordläggning kunnat uppstå, och „Drottning Sofia“, som hade „Ragusa“ å sin styrbordssida, följaktligen jemlikt 19 och 22 art. i förordningen den 9 Dec. 1896 varit skyldig att hålla undan för „Ragusa“ och, så framt omständigheterna det medgåfve, gå akter om denna,

samt, äfven om „Drottning Sofia“ för fullgörande af sin skyldighet i berörda hänseende förändrat sin kurs styrbord hän, utredt måste anses att „Drottning Sofia“ ej i tillräckligt god tid vidtagit nämnda manöver, samt „Drottning Sofia“ ej heller, såsom jemlikt 28 art. i nämnda förordning varit dess skyldighet, med ljudsignal angifvit densamma,

ty och som, ehuru antagas må att ljudsignaler, som för undvikande af sammanstötning afgifvits från „Ragusa“, å „Drottning Sofia“ uppfattats såsom babordssignal, samma omständighet i allt fall ej bort föranleda „Drottning Sofia“ att förändra sin kurs babord hän, enär med hänsyn till i saken förekomna omständigheter antagas måste att ångarna då befunnit sig så nära

hvarandra, att sammanstötning uppenbarligen genom dylik åtgärd blifvit oundviklig,

samt det icke lärer kunna anses styrkt att „Ragusa“ handlat i strid mot gällande sjöfartsregler, hemställde Nedre Revisionen att Kungl. Maj:t måtte fastställa det slut, hvartill Hofrätten i saken kommit samt förpligta Ysberg ersätta Malabotichs kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 300 kr. jemte domslösen.

Högsta Domstolen fann ej skäl att till Ysbergs anhållan om vittnesförhör lemna bifald.

Beträffande det mot Sylvén framställda jäf yttrade Justitierådet *Billing,* med hvilken Justitieråden *Lilienberg* och *Huss* förenade sig: „Enär med hänsyn till den befattning Sylvén enligt egen uppgift tagit med ledningen af „Ragusa“s manövrering vid det tillfälle då ombordläggningen egde rum, Sylvén kan af sakens utgång vänta nytta eller skada,

finner jag, med ändring af domstolarnes beslut härutinnan, Sylvén hafva varit jäfvig att i saken vittna, i följd hvaraf laga vitsord frånkännes den af honom afgifna vittnesberättelse“.

Justitieråden *Carlson* och *Claëson* funno ej skäl att i Hofrättens dom göra ändring.

Justitierådet *Lindbäck* anförde: „Enär Sylvén, hvilken vid ifrågavarande tillfälle i egenskap af lots tjenstgjort å „Ragusa“ och efter hvad han sjelf uppgifvit jemte fartygets eget folk tagit befattning med signaleringen ombord, med afseende härå får antagas kunna vänta nytta eller skada af sakens utgång,

finner jag med ändring af domstolarnes beslut, Sylvén hafva varit jäfvig att vittna i saken och frånkänner förty hans vittnesberättelse verkan af laga bevis“.

Vidkommande sjelfva saken funno Högsta Domstolens flesta ledamöter Justitieråden *Lilienberg, Huss, Carlson* och *Claëson* ej skäl göra ändring i Hofrättens dom samt biföllo ifråga om kostnaderna å saken hos Kungl. Maj:t det underdåniga betänkandet.

Justitierådet *Billing* anförde: „Enär, på sätt Hofrätten yttrat, ångarnes kurser vid ifrågavarande tillfälle skuro hvarandra så, att fara för ombordläggning kunde uppstå, och „Drottning Sofia“, som hade „Ragusa“ på sin styrbordssida, följaktligen varit skyldig att hålla undan för „Ragusa“ och gå akter om denna, hvilken åtgärd omständigheterna medgåfvo;

men om än, såsom Ysberg under rättegången velat göra troligt, „Drottning Sofia“ till fullgörande af sin berörda skyldig-

het börjat gira styrbord hän, i allt fall måste anses utredt att nämnda manöver ej i tillräckligt god tid företagits och ej heller, såsom ske bort, genom föreskrifven signal tillkännagifvits;

ty och som vid det förhållande, att, enligt vittnens sammanstämmande utsagor, å „Drottning Sofia" iagttagits från „Ragusa" afgifna signaler utmärkande, att sistnämnda ångare ämnade ändra sin kurs babord hän, hvilket föranledt, att „Drottning Sofia", i stället för den tillämnade eller påbörjade styrbordsgiren, ändrat sin kurs åt babord, antagas måste, att vid signaleringen å „Ragusa", hvilken verkställdes dels af lotsen H. Sylvén i Skanör, dels af ångarens eget folk, genom förbiseende så förfarits, att de, som ledde „Drottning Sofia"s manövrering, derigenom fått den uppfattningen, att „Ragusa" afgifvit babordssignal;

alltså och då ombordläggningen får anses vara orsakad genom vållande å ömse sidor, samt med afseende å hvad i saken förekommit hvardera sidan skäligen må draga sin skada,

pröfvar jag rättvist att, med upphäfvande af Hofrättens dom, fastställa det slut, hvartill Rådstufvurätten kommit".

Justitierådet *Lindbäck* yttrade: „Ehuru „Drottning Sofia", då fartygens kurser skuro hvarandra, så att fara för ombordläggning kunde uppstå, varit, på sätt Hofrätten yttrat, skyldig hålla undan för „Ragusa", som „Drottning Sofia" haft på sin egen styrbordssida, samt „Drottning Sofia", hvilken, såsom vid domstolarna varit mellan parterna ostridigt och äfven ett å Ysbergs sida afhördt vittne intygat, till fullgörande af sin berörda skyldighet börjat gå styrbord hän, synes, i betraktande af det korta afståndet mellan fartygen och öfriga förhanden varande omständigheter, bort hafva verkställt nämnda manöver tidigare, än som skett, hvarförutom „Drottning Sofia" ej, i enlighet med föreskriften i 28 art. i åberopade förordningen den 9 Dec. 1896, medelst ljudsignal tillkännagifvit samma manöver; hvadan „Drottning Sofia" i nu angifna hänseenden ej ställt sig gällande sjöfartsregler till efterrättelse;

likväl och som det tillika måste anses ådagalagdt, att från „Ragusa" afgifna ljudsignaler, fastän icke afsedda att utmärka, det „Ragusa" ämnade styra babord hän, af oaktsamhet gifvits på sådant sätt, att befälet på „Drottning Sofia" haft fullt skäl för den uppfattning af „Ragusa"s signalering, som ombord å „Drottning Sofia" gjort sig gallande, eller att samma signalering betecknat „Ragusa"s manövrering åt babord;

och „Drottning Sofia"s åtgärd att i anledning häraf för undvikande af ombordläggning förändra sin kurs babord hän icke kan läggas „Drottning Sofia" till last såsom felaktig manövrering,

finner jag ombordläggningen vara orsakad genom vållande å båda sidor; vid hvilket förhållande och då hvardera sidan skäligen bör draga sin skada, jag instämmer i det slut, hvari Justitieråd Billing stannat".

72.

Kungl. Maj:ts dom den 31 Oktober 1904.

Importaktiebolaget G. Knaust & Larsson i Sundsvall

emot

Skeppsmäklaren H. M. Gehrckens i Hamburg.

Vid gäldandet af frakt för ett med ångfartyget „Umeå" transporteradt parti gödningsämnen gör lastemottagaren afdrag med visst belopp, motsvarande den förlust han lidit derigenom att en del af lasten befunnits vara skadad. Sedan frågan om befogenheten häraf dragits inför domstol, samt Rådstufvurätten ansett *bortfraktaren* icke hafva visat något förhållande, som kunde fritaga honom från ersättandet af skadan, har Hofrätten i dom, som fastställts af Kungl. Maj:t, förklarat att något afdrag å frakten icke borde ega rum, enär *lastemottagaren* icke gent emot af bortfraktaren i konnossementet gjorda förbehåll styrkt att skadan tillkommit af sådan anledning att bortfraktaren vore derför ansvarig.

Skeppsmäklaren H. M. Gehrckens i Hamburg instämde till Rådstufvurätten i Sundsvall Importaktiebolaget G. Knaust & Larsson samt anförde i stämningen: Genom konnossement den 14 November 1901 hade Gehrckens åtagit sig att med sitt ångfartyg „Umeå" från Hamburg till Sundsvall frakta 1948 säckar kainit att i Sundsvall mottagas af bolaget. Vid aflemnandet af varorna till lastemottagaren befanns emellertid, att innehållet i åtskilliga af säckarna minskats, hvarför mottagaren vägrat att

erlägga fulla frakten. Visserligen hade lastemottagaren genom besigtning bevarat sin rätt att göra anmärkning angående godsets tillstånd, men då dels kainit vore en vara, som på grund af sin beskaffenhet lätt förderfvades, dels ock konnossementet innehölle bestämmelser, som fritoge Gehrckens från öfverhufvudtaget hvarje oförvållad skada å godset, kunde besigtningen ej inverka på mottagarens skyldighet att erlägga full frakt. På grund häraf yrkade Gehrckens att bolaget måtte förpliktas att till honom utgifva resterande frakt med 261 kr. 99 öre.

Det åberopade konnossementet lydde: „Jag, Blohm, kapten på ångfartyget „Umeå", som nu lastar i Hamburg för att afgå till Sundsvall — — — — erkänner mig hafva mottagit följande varor af Herr Paul Klembt 1948 säckar kainit 195,924 kg. med vidstående märke och i till utseendet godt och välbehållet skick för att efter lyckligt tillryggalagd resa i samma skick leverera dem i Sundsvall eller så nära fartyget utan fara kan komma till order eller hans eller deras ombud mot erläggande af frakten och efterkrafskostnader.

För hvarje risk och olyckshändelse, uppkommen genom tillfälligheter, som icke kunna på förhand förutses, genom rikets fiender, sjöröfvare, tjufvar eller stölder af hvilket slag som helst, och vare sig de äro förorsakade af besättningen, passagerarna, stufvarne resp. arbetsfolk eller några andra personer vare sig i skeppsredarens tjenst eller icke, vare sig om bord eller icke, ute till sjös eller i land, eller vållade af sjön eller maskineriet, äfvensom genom oriktig eller vårdslös manövrering af fartyget genom kapten, lots, maskinist eller hvilken fartyget nu må vara anförtrodt åt, äro fartygets egare i intet fall ansvariga. Mått, vigt, innehåll och värde obekanta. — — — Fartyget er icke ansvarigt för skada, läckage, ramponering af emballaget, beroende på varans beskaffenhet, ej heller för klent eller otillräckligt embalage för beröring med eller utdunstning från andra varor. — — — Frakt, efterkraf och öfriga omkostnader, betalbara på bestämmelseorten, skola utan afdrag betalas mot varans utlemnande — — — — och tages ingen hänsyn till klagemål öfver maneo, hvilka icke inlemnas inom 24 timmar efter fartygets lossning. — — — Genom mottagandet af detta konnossement förklarar sig aflastaren, vare sig han är kommissionär eller egare af varan, uttryckligen gå in på alla dess vilkor och klausuler, de må vara tryckta, skrifna eller stämplade — — — Hamburg den 14 November 1900. Gehrckens.

Importbolaget genmälde: Enligt tre särskilda konnossement

hade befälhafvaren å ångfartyget „Umeå“, hvars hufvudredare vore Gehrckens, erkänt sig hafva i Hamburg för bolagets räkning i godt och välbeskaffadt skick emottagit 1700 säckar kalisalt, 800 säckar kaligödning och 1948 säckar kainit, tillhopa 4448 säckar gödningsämnen, för att i enahanda skick aflemna godset i Sundsvall. Vid bolagets emotagande af godset befanns emellertid en betydande del af nämnda säckar vara skadade, med anledning hvaraf bolaget enl. 148 § Sjölagen lät föranstalta om besigtning af godset. Dervid utröntes, att 136 säckar vore före ilandtagningen mer eller mindre skadade och sönderrifna samt delvis tömda, samt att 17 säckar blanding af de tre nämnda varusorterna blifvit uppösta ur lastrummet. I konnossementet förekomme icke någon anmärkning enl. 147 § Sjölagen att godset vid inlastningen varit skadadt eller illa beklädt. Skadan hada förorsakats genom vårdlöshet vid lossningen samt genom felaktig stufning af godset i fråga. På grund häraf hade bolaget ansett sig berättigadt att vid fraktens erläggande göra afdrag för den bolaget bevisligen tillskyndade skada, som af bolaget beräknats till 261 kr. 99 öre.

Gehrckens medgaf att antalet skadade och sönderrifna säckar utgjort 136 stycken samt att den af bolaget föranstaltade besigtning skett inom laga tid äfvensom att anmälan om „maneo“ till vederbörande ingått inom föreskrifven tid. Det vore ock riktigt att en och annan säck vid behandlingen om bord icke kunnat motstå kraften från ångwinschen utan gått sönder, men anledningen dertill vore att emballaget befunnits för klent, hvarför ock Gehrckens på grund af i konnossementet förekommande bestämmelse vore frikallad från skadeersättning i sådant hänseende. Någon anledning till anmärkning enl. 147 § hade icke förefunnits, enär vid inlastningen någon skilnad icke förmärkts på de hela och de sedermera skadade säckarna. Sjölagen föreskrefve ej heller någon ingående granskning af emballaget.

På bolagets begäran hördes såsom vittnen fem arbetare, som deltagit i lossningen af lasten. Desse hade iakttagit att en mängd säckar i lastrummet varit trasiga och tomma. Anledningar dertill ansågo vittnena vara att säckarna varit vårdslöst och illa stufvade. Framför säckarna hade stufvats gods, som ej skulle lossas i Sundsvall utan å annan plats. Följden häraf hade blifvit att säckarna vid uppfirandet törnat emot det i vägen liggande godset och derigenom ytterligare skadats. Den till säckomslag använda väfven hade icke varit sämre än sådan väf brukade vara. Slutligen förklarade samtliga vittnena att, ehuru lossningen försvårats

af lastens obekväma läge i lastrummet, vid lossningen iakttagits all den försigtighet, som kunnat iakttagas.

Besigtningsmännen meddelade ej enl. 148 § något utlåtande angående den orsak, som kunde anses hafva vållat skadan eller minskningen.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 1 Juli 1901:

Enär ostridigt vore att, sedan befälhafvaren å ångaren „Umeå", hvars redare vore Gehrckens, den 14 November 1900 i Hamburg för Importbolagets räkning enligt konnossement i godt och välbehållet skick emottagit omstämda parti kainit och andra sorters gödningsämnen, allt i säckar, den intagna lasten, hvilken efter ångarens ankomst till Sundsvall i behörig ordning underkastats besigtning, befunnits skadad; samt Gehrckens icke ådagalagt något förhållande, som kunde fritaga honom från skyldighet att ersätta skadan, hvilken jemte kostnader för besigtningen och varornas uppvägning uppgått till 261 kr. 99 öre;

alltså och då bolaget således hade motfordran hos Gehrckens till samma belopp, hvarför denne i saken kräft betalning,

blefve Gehrckens talan ogillad; och skulle Gehrckens ersätta bolagets rättegångskostnader med 75 kr. jemte protokollslösen.

Gehrckens sökte efter vad ändring i Svea Hofrätt samt anförde: 142 § Sjölagen gjorde bortfraktaren ansvarig för, om gods förkommit, skadats eller minskats, der ej antagas finge, att förlusten, skadan eller minskningen tillkommit genom olyckshändelse, som det ej stått i befälhafvarens eller besättningens makt att afvärja eller orsakats af bristfällighet i godsets inpakning eller af dess egen beskaffenhet att lätt förderfvas eller minskas. I detta fall kunde lastens beskaffenhet vid framkomsten ej bero på annat än sådana fakta, som enl. 142 § fritoge bortfraktaren från ansvar. Sådana säckar som de, hvari kainit eller andra gödningsämnen packades, vore sällan af den beskaffenhet, att ej en eller annan redan vid inlastningen ginge sönder. Men äfven om detta emballage vid inlastningeu ej gåfve anledning till anmärkning, så att konnossement kunde tecknas rent och fritt från sådant påpekande, som omförmäldes i § 147, så hade emellertid sjelfva varan, saltet, den egenskapen att fräta på det klena emballaget, hvilket gjorde, att säckarna blefve sköra under transporten. Detta vållade, att säckar, som inlastades hela, vid sjögång pressades sönder eller ock bruste för trycket vid upphalandet med ångwinscherna. De utlossades på så sätt tomma eller delvis tömda. Det spelade alltså ingen roll om väfven i de nu ifrågavarande säckarna ej varit af

sämre beskaffenhet än vanlig säckväf. Hufvudsaken vore, att inpackningsmaterialet vore klent och att godsets beskaffenhet bidroge till att göra det ännu bristfälligare. I sådant afseende åberopade Gehrckens att utlåtande af Dr. G. Weiss i Hamburg, hvilken blifvit på framställning af Gehrckens af handelskammaren derstädes utsedd att såsom sakkunnig yttra sig angående det spörsmål, som afhandlades i berörda utlåtande. Weiss yttrar deri: Gödningssalter, som tagas från Stahefurt, Leopoldshall etc. äro antingen naturliga bergverksprodukter (kainit), affallssalter vid tillverkning af klorkalium etc., eller, såsom de högprocentiga svafvelsyrade kalisalterna, tillverkade särskildt för gödningsändamål. I alla händelser innehålla gödningssalter icke obetydeliga kvantiteter klormagnesium, hvilka båda begärligt taga åt sig vatten, och kainit är lätt utsatt för att upplösas. På grund af dessa egenskaper blifva de, om varan aflastas i säckar, hårda, och då gödningssalter genom upptagande af vatten utvidgas, sönderslitas säckarna eller sönderfrätas genom upplösningen af klormagnesium. Vid aflastning sjöledes äro betingelserna särskildt gynsamma för gödningssalternas oangenäma egenskaper, såsom bekant är för hvarje kemist och skeppsredare.

Under hänvisning till i konnossementet gjorda förbehåll, yrkade Gehrckens, att Hofrätten, med ändring af Rådstufvurättens utslag, måtte bifalla Gehrckens' i sakan förda talan.

Bolaget iakttog ej inställelse.

Hofrätten yttrade i dom den 24 Januari 1902:

Som Gehrckens genom i konnossementet gjordt förbehåll derom, att fartyget icke vore ansvarligt för skada, läckage, ramponering af emballaget, beroende på varans beskaffenhet eller för skada genom klent eller otillräckligt emballage jemlikt 146 § Sjölagen fritagit sig från ansvarighet för all skada, som icke bevisligen tillkommit af sådan anledning att han jemlikt 142 § samma lag borde derför ansvara;

alltså och då bolaget icke kunde anses hafva i saken styrkt, att den skada, som vid bolagets mottagande af ifrågavarande last ostridigt förefunnits å densamma, af dylik anledning tillkommit, samt bolaget följaktligen icke vore berättigadt åtnjuta det af bolaget å frakten yrkade afdrag,

pröfvade Hofrätten rättvist, med ändring af Rådstufvurättens utslag, förplikta bolaget att till Gerhckens utgifva omstämda, oguldna fraktbeloppet 261 kr. 99 öre; och blefve rättegångskostnaderna mellan parterna kvittade.

En ledamot af Hofrätten var af skiljaktig mening och yttrade: Enär, äfven om genom hvad i saken hörda vittnen berättat kunde anses styrkt, att ifrågakomna skada uppkommit till följd deraf, att godset varit illa stufvadt, Gehrckens i allt fall uti ifrågavarande konnossement, enligt hvad ostridigt vore, gjort det förbehåll att fartygets egare icke vore ansvarig for skada, som förorsakats af stufvare, instämmer jag i det slut, hvartill Hofrättens öfrige ledamöter kommit.

Bolaget sökte ändring hos Kungl. Maj:t under yrkande om upphäfvande af Hofrättens dom och fastställelse af Rådstufvurättens utslag. Till bemötande af Dr. Weiss' utlåtande åberopade bolaget ett af Handelskemisten Fil. kand. C. Hellbom utfärdadt, så lydande intyg: „Handelns vanliga oförfalskade gödningsmedel: kainit, kaligödning och kalisalt, bestående af neutrala salter, äro icke af den beskaffenhet, att de af sig sjelfva förderfvas eller minskas eller kunna verka frätande på emballaget (säckarna), hvars hufvudbeståndsdel utgöras af cellulosa".

Gehrckens bestred ändringssökandet.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom.

Indhold: 71. Kungl. Maj:ts Dom: Sjökaptenen P. Ysberg emot Sjökaptenen M. G. Malabotich. — 72. Kungl. Maj:ts Dom: Importaktiebolaget C. Knaust & Larsson i Sundsvall emot Skeppsmäklaren H. M. Gehrckens i Hamburg.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 25	Aargang V	1904

73.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 7de Decbr. 1904.

Rhederiet for Dampskibet „Deramore"
(Overretssagfører J. Kondrup)

mod

Generaldirektoratet for Statsbanedriften
(Højesteretssagfører Asmussen).

Paa sædvanlig Tur fra Helsingør til Helsingborg passerer Færgen „Kronprins Fredrik" mellem to ankerliggende Skibe for at undgaa en betydelig Ændring af Kursen. Da den befandt sig mellem dem, skete der Havari paa Hjulskovlene, antagelig ved Stødning mod drivende Gods, og Maskinen stoppedes strax med den Følge, at S/S „Kronprins Frederik" drev ned mod den nævnte Damper S/S „Deramore" af Fredriksstad og foraarsagede den Skade. Færgen ansees skyldig i Sammenstødet, fordi det ikke var oplyst, at dens Fører, som selv havde valgt at gaa mellem de to Ankerliggere og kun 300 Fod nord om „Deramore", ikke kunde have undgaaet Sammenstødet ved f. Ex. at søge at kaste Anker.

Dampskibet „Deramore", hjemmehørende i Fredriksstad i Norge, ført af Kaptajn Borge, opmaalt til 1496 netto og 2369 brutto Register Tons, men om hvis Størrelse og øvrige Forhold

der iøvrigt intet foreligger, ankom den 20de April 1903 — paa Rejse fra Rangoon til Kalmar med en Ladning uafskallet Ris — Kl. ca. 1 Eftermiddag ud for Helsingborg, hvor det, der da havde Lods ombord, kastede Anker forat afvente Ordre fra Land angaaende dets Karantæne. Ankeret — det Bagbords Anker med 75 Favne Kætting — maa efter et foreliggende Rids antages at være kastet ca. vest for Indløbet til Helsingborgs Havn i en Afstand fra samme af lidt mindre end en halv Kvartmil. Det var Snetykning med Vind og Strøm fra Nord, og „Deramore" laa følgelig med Stævnen mod Nord. Det maa derhos anses for givet, at der laa en anden Damper til Ankers noget nord fra „Deramore", men uden at der er oplyst noget om Afstanden mellem dem. Efter hvad der er oplyst, var Vinden samme Dag Kl. 4 Eftermiddag N.N.V. med dobbelt rebet Merssejls Kuling, medens den Kl. 8 Aften og senere var N.V. med rebet Merssejls Kuling; da var det klart. Strømmen kom baade Kl. 4 og Kl. 8 fra N.N.V. Kl. 4 med en Styrke af ca. $1^1/_2$, Kl. 8 af ca. 1 Knob.

Kl. 7,11 samme Aften afgik Dampfærgen „Kronprins Frederik" fra Helsingør paa sædvanlig Tur til Helsingborg (der var ingen Vogne og kun 1 Passager ombord). Da Færgen nærmede sig de to omtalte Dampere ud for Helsingborg, besluttede dens Fører, forat undgaa en betydelig Ændring af Kursen, at gaa mellem de to Dampere. Netop da den kom ind mellem dem — den skal da have været lidt over 300 Fod fra „Deramore"s Bagbords Bov og Kl. skal omtrent have været 7,40 —, hørtes der en Støj fra begge Færgens Hjulkasser, som om Skovlene gik itu, og Føreren beordrede da strax „stop" til Maskinen, hvad Maskinmesteren allerede havde ladet foretage. Færgen drev derpaa ned mod „Deramore", og, uagtet den vagthavende Styrmand ombord i samme, som strax havde bemærket, at der var noget paa Færde, fik stukket yderligere ca. 25 Favne ud paa Ankerkæden, tørnede Færgen dog kort efter (maaske et Par, maaske en 5 Minutter efter) mod „Deramore"s Bagbords Bov ca. 12' fra Stævnen og tilføjede Pladerne og Sporet der nogen Skade, medens den selv kun fik ubetydelig saadan. Færgen kom strax derpaa klar af „Deramore" og drev viderere sydover, og et Forsøg paa da at kaste Bagbords Anker mislykkedes, idet Kæden sprængtes, saa at den og Anker gik tabt; først da Færgen var kommen ned mod „Knæhagen" paa kun $2^1/_2$ Favne Vand, lykkedes det efter henved en halv Times Forløb at faa Hjulene nogenlunde i Orden, saa at Maskinen kunde arbejde frem, og Færgen kom saa Kl. 9,38 Aften ind til

Helsingborg, hvorfra den atter afgik omtrent ved Midnat. Det viste sig ved den stedfundne Undersøgelse, at en Skovl i hvert Hjul med nærmeste Tilbehør var bleven beskadiget, hvad der antages at have hidrørt fra, at samme formentlig var stødt mod Vraggods, hvoraf der netop da skal have drevet meget om i den nordligste Del af Øresund.

„Deramore" indkom efter fornøden Besigtelse etc., den 24de April f. A. til Kalmar, hvor den lossede, og derpaa blev den repareret i Maj f. A. i Cardiff, da den ankom dertil.

Ved den 12te Marts 1903 at paastævne nærværende Sag har Skibets Rhederi under nærværende, her ved Retten efter forudgaaende Aftale anlagte Sag hos de Indstævnte: Generaldirektoratet for Statsbanedriften paastaaet sig tilkendt i Erstatning for hele det ved det omtalte Sammenstød bevirkede Tab for „Deramore" 4 307 Kr. 91 Øre med 5% Renter fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger, nemlig 2 512 Kr. 71 Øre for Udgifter til Reparation med tilhørende Besigtelser o. s. v. og 1 795 Kr. 20 Øre i 3 Dages Liggedagspenge, beregnede à 40 Øre pr. Nettoton eller til 598 Kr. 40 Øre pr. Dag. Senere har Rhederiet dog nedsat Beløbet til 3 709 Kr. 51 Øre, idet det er gaaet ind paa, at der kun beregnes 2 Liggedages Godtgørelse, o: 598 Kr. 40 Øre mindre. De Indstævnte har fordret sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, uden at de derimod have gjort nærmere Indsigelser mod Enkelthederne af det nedsatte Beløb.

De Indstævnte have nemlig gjort gældende, at, da Skibshjulene paa Grund af den indtraadte Beskadigelse af de to Skovle havde kilet sig fast i Hjulkasserne, vilde Maskinen være gaaet i Staa af sig selv, om man end ikke strax havde stoppet den, og at det, selv om det maatte have været muligt dog fremdeles at holde den en kort Tid i Gang, vilde det dog have været uforsvarligt, da det kunde have foraarsaget andre uberegnelige Havarier for Maskinen m. m., og de Indstævnte have derfor ment, at Sammenstødet maatte siges at være en Følge af ulykkelig Hændelse, saa at Tilfældet maatte blive at henføre under Sølovens § 221 og hvert Skib altsaa havde at bære sin Skade.

Heri findes der imidlertid ikke at kunne gives de Indstævnte Medhold.

Selv om nemlig det af dem med Hensyn til Maskinen anførte maatte være rigtigt — hvad iøvrigt ikke egentlig er godtgjort, og hvorved bemærkes, at man i alt Fald ikke kan være berettiget til uden Erstatning at tilføje en anden Skade for derved at und-

gaa en større Skade for sig selv — er det i alt Fald ikke oplyst, at Dampfærgen, som selv havde valgt at gaa mellem de to Ankerliggere og ca. 300' nord om „Deramore"s Bov, ikke kunde have undgaaet Sammenstødet ved at foretage nogen anden Manøvre og navnlig ved strax at søge at kaste Anker, hvorved bemærkes, at det ingenlunde er givet, at det vilde være mislykket, fordi Bagbordsanker senere gik tabt, da man efter Sammenstødet, o: flere Minutter efter kastede samme.

Da det derhos end ikke er anbragt, at der kan lægges „Deramore" noget til Last, vil den af dettes Rhederi nedlagte endelige Paastand blive at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 150 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Generaldirektoratet for Statsbanedriften bør til Sagsøgeren: Rhederiet for Dampskibet „Deramore" betale 3 709 Kr. 51 Øre med Renter deraf 5% aarlig fra den 12te November 1903, til Betaling sker, og 150 Kr. i Sagsomkostninger.

Det idømte at udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

74.

Kungl. Maj:ts utslag den 11 November 1904.

T. f. Tullfiskalen Th. Eksandh

mot

Sjökaptenen F. Sandström.

Yrkande om ansvar å en ångfartygsbefälhafvare för det han med sitt fartyg gått mellan inrikes orter utan att hafva uttagit s. k. årspass för fartyget. Invändning att fartyget ej varit afsedt för inrikes sjöfart och ej heller vid ifrågavarande tillfälle användts i dylik fraktfart.

§ 53 i Tullstadgan föreskrifver att fartyg och båtar, som användas till inrikes sjöfart, skola, då de första gången under året afgå från tullplats, af dervarande tullförvaltning förses med s. k. årspass. Försummelse härutinnan belägges enligt 59 § med bötesstraff.

Tullfiskalen A. W. Rundberg yrkade vid Rådstufvurätten i Göteborg ansvar å befälhafvaren å ångfartyget „Helge" Sjökaptenen F. Sandström enligt nämnda §§ för det han den 19 Mars 1902 med ifrågavarande fartyg afgått från Göteborg til Lysekil utan att hafva uttagit årspass för fartyget.

Sandström medgaf att fartyget nämnda dag afgått från Göteborg till Lysekil utan att hafva uttagit årspass, men bestred åtalet, då fartyget, som nyligen inköpts af ångfartygsaktiebolaget Göteborg—Manchester från England, ej vore afsedt för inrikes sjöfart och ej heller vid ifrågakomna tillfälle användts i dylik fraktfart.

Åklagaren förklarade at han ej hade sig bekant, huruvida fartyget vore afsedt för sådan sjöfart, som Sandström uppgifvit eller hvart fartyget efter ankomsten till Göteborg sedermera afgått, men ansåg dessa omständigheter ej inverka på saken, då ostridigt vore att fartyget gått mellan inrikes orter utan att vara försedt med årspass.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 7 Maj 1902, att ehuru Sandström medgifvit att ångfartyget „Helge" den 19 Mars 1902 afgått från Göteborg till Lysekil utan att årspass dessförinnan uttagits;

likväl och som Rundberg ej visat annat förhållande än att,

såsom Sandström uppgifvit, fartyget, som tillhörde ångfartygsaktiebolaget Göteborg—Manchester och vore afsedt att underhålla regelbunden förbindelse emellan sistnämnda två orter, i Lysekil allenast intagit en del last och derefter återvändt till Göteborg samt efter derstädes fullbordad lastning afgått till Manchester;

samt under dessa omständigheter fartyget ej kunde anses hänförligt till sådana i 53 § Tullstadgan antydda fartyg, som användes till inrikes sjöfart och på grund deraf skulle förses med årspass,

ogillades åtalet.

Åklagaren besvärade sig i Göta Hofrätt samt yrkade att, derest 53 § i förevarande fall icke vore tillämplig, Sandström måtte fällas till ansvar enligt 41 § Tullstadgan för försummelse att uttaga tullpass. Då fartyget intagit last till utrikes å flera orter, hade det nämligen ålegat Sandström att å första lastningsorten eller Göteborg uttaga dylikt pass, hvilket Sandström uraktlåtit.

Hofrätten fann i utslag den 14 Juli 1902 sig icke kunna till pröfning upptaga det först i besvären framställda yrkandet om ansvar å Sandström enligt 41 § Tullstadgan samt fann föröfrigt skäl icke hafva förekommit, ledande till ändring i Rådstufvurättens utslag.

Två af Hofrättens ledamöter voro såvida skiljaktiga att de förpligtade åklagaren att ersätta Sandström lösen för Hofrättens utslag i målet.

Åklagaren fullföljde, efter förordnande af Generaltullstyrelsen, sina besvär hos Kungl. Maj:t.

Då Justitiekanslern ej gifvit sitt tillstånd till besvärens fullföljande, fann Kungl. Maj:t desamma ej kunna till pröfning upptagas.

75.

Kungl. Maj:ts dom den 25 November 1904.

Befälhafvaren å barkskeppet „M. Roosval" från Oscarshamn Nils Sjöberg

mot

Befälhafvaren å barkskeppet „Talisman" från Kivik H. Hall.

En mörk höstnatt kolliderar utanför inloppet till Öresund barkskeppet „M. Roosval", stadt på resa från Middelsborough till Oscarshamn, med barkskeppet „Talisman" på resa från London till Helsingör, hvarvid båda fartygen tillfogas åtskilliga skador. På yrkande af befälhafvaren å „Talisman" ålägges „M. Roosval" ersättningsskyldighet, enär fartyget, som seglade bidevind för babords halsar, icke, på sätt *art. 17 i förordningen ang. åtgärder till undvikande af ombordläggning* föreskrefve, i tid hållit undan för „Talisman", som seglade bidevind för styrbords halsar och författningsenligt behållit sin kurs.

Natten till den 29 Nov. 1902 sammanstötte utanför inloppet til Öresund det af Nils Sjöberg förda barkskeppet „M. Roosval" med barkskeppet „Talisman", fördt af H. Hall. Fartygen, som voro lastade med stenkol, befunno sig på resa „M. Roosval" från Middelsborough til Oscarshamn samt „Talisman" från London till Helsingör. Båda Fartygen tillfogades åtskilliga skador.

Hall instämde Sjöberg till Rådstufvurätten i Landskrona med yrkande om ersättning för den skada och förlust, som genom ombordläggningen orsakats „Talisman"s rederi. Hall ansåg att „M. Roosval" ensam vållat ombordläggningen. Båda fartygen hade nämligen vid tillfället legat bidevind, „Talisman" för styrbords halsar och „M. Roosval" för babords halsar, men hade „M. Roosval" underlåtit att väja, såsom det ålegat detta fartyg, medan derimot „Talisman" författningsenligt hållit sin kurs.

Enligt „Talismans" sjöförklaring seglade fartyget den 28 Nov. under pejling af Kullens och Nakkahoveds fyrar. Vinden var O. t. N., jemn bris med mulen luft. Kl. 12 på natten vände fartyget nord hän för styrbords halsar. Höll derefter gående bidevind för styrbords halsar med samma vind och väder. På läsidan observerades nu en grön lanterna, som närmade sig hastigt och icke syntes vilja ändra sin kurs. „Talisman" höll stadigt gående bidevind med 4 à 5 knops fart, men ungefär kl. 12,40, då motseglaren var så nära att en kollision var oundviklig, kom-

menderades rörgängaren lägga ned rodret för att om möjligt undgå ombordläggning. I detsamma „Talisman“ kom till vinden, törnade motseglaren med sin stäf midskepps på fartygets babordssida, som blef inkrossad uppifrån och ned under vattenlinjen, hvarigenom mycket vatten strömmade in. Efter hållet skeppsråd sattes kurs på närmaste hamn. Motseglarens gröna lanterna hade iakttagits från „Talisman“ ungefär 15 minuter före ombordläggningen.

Enligt „M. Roosvals“ sjöförklaring hade kl. 12 på natten babords vakt kommit på däck. Behörig utkik sattes. Luften var mörk och mulen, men dock sigtbar. Vinden var varierande omkring O. t. N. Styrmannen gick två gånger rundt för att förvissa sig om att inga lanternor syntes. Tredje mannen på vakten, en stewart, tillsades att äfven hålla utkik. Kl. omkring $^1/_2$1 kallade styrmannen stewarten akter äfver och tillsade honom stanna på halfdäck, medan styrmannen tände en mindre lykta att användas vid begagnande af pejlskifvan. Innan styrmannen gick att tända lyktan förvissade han sig åter om att intet var synligt. Han hade emellertid ej varit borta mer än 1 minut, innan stewarten ropade „en röd lanterna i lä“. Styrmannen rusade genast till och såg en röd lanterna på lä bog. På styrmannens order och med hans hjelp kastades rodret genast hårdt ned för att fartyget skulle få back och kollision om möjligt undgås. Fartyget, som gjorde 5 knops fart, lofvade genast upp och fick back. Det andra fartyget träffade dock strax derefter „M. Roosvals“ klyfvarebom, som bräcktes, samt krossade stäfven och orsakade en del andra skador. Kaptenen Sjöberg, som uppkommit på däck, ropade till det andra fartyget att stanna, men något svar uppfattades ej, utan skildes fartygen åt. „M. Roosval“ gick derefter in till Helsingborg.

Vid Rådstufvurätten bestred Sjöberg att „M. Roosval“ varit vållande till kollisionen. Den röda lanternan på „Talisman“ hade icke iakttagits ombord å „Roosval“ förr än helt kort före olyckan, oaktadt den bästa utkik hållits. Lanternan hade antagligen varit undanskymd på något sätt eller ock slocknat samt blifvit synlig eller åter tändts omedelbart före olyckan. Då föröfrigt å „Talisman“ iakttagits, att „Roosval“s gröna lanterna närmade sig utan kursförändring, borde „Talisman“ hafva insett, att fartyget ej observerats från „Roosval“. Det hade under sådana förhållanden ålegat „Talisman“ att gifva uppmärksamhetssignaler eller väja för „Roosval“ i stället för att utan vidare hålla sin kurs.

Å ömse sidor hördes vittnen.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 12 Oktober 1903: Vid ifrågavarande tillfälle, då fartygen nalkades hvarandra i sådan riktning, att fara för sammanstötning var för handen, hade det, jemlikt art. 17 i Kungl. Förordningen den 9 Dec. 1896 ang. åtgärder till undvikande af ombordläggning, ålegat „M. Roosval", som seglade bidevind för babords halsar, att hålla undan för „Talisman", som låg bidevind för styrbords halsar. Det vore emellertid utredt, att „M. Roosval", under det att „Talisman" författningsenligt behöll sin kurs, underlåtit att vidtaga nämnda manöver, utan först då kollisionen var oundviklig, för mildrande af kollisionens våldsamhet i likhet med „Talisman" lofvat upp i vinden. Sjöberg hade icke heller mot den å vederdelosidan förebragta bevisning, odagalagt någon omständighet, som föranledde till antagande deraf, att „Talisman"s röda lanterna, hvilken, enligt hvad styrkt vore, varit klart lysande, iföljd af oriktig anordning eller annan orsak ej kunnat, med iakttagande af tillbörlig uppmärksamhet å „M. Roosval", derifrån iakttagas så tidigt, att „M. Roosval" hunnit falla undan för „Talisman". Då vid sådant förhållande sammanstötningen och den derigenom „Talisman" tillfogade skada måste anses hafva vållats af befälhafvare eller besättning å „M. Roosval", blefve, jemlikt 8, 220 och 222 §§ Sjölagen, „M. Roosval"s rederi förpligtadt att i den mån samma fartygs värde dertill försloge, ersätta Halls i följd af kollisionen uppkomna kostnader med kr. 3450 kr. för „Talisman"s reparation i Helsingborgs varf, 928 kr. 7 öre för utgifter i Danmark för bogsering, syneförrättning m. m., 635 kr. 68 öre för reparation af segel, hamnpenningar m. m. i Helsingborg, 250 kr. för resor till och uppehåll i Helsingborg för öfvervakande af reparationerna samt 2 000 kr. för tidsförlust, då „Talisman" för reparationsarbetena icke kunnat användas eller tillhopa 7 263 kr. 75 öre, och ålåge det derjemte Sjöberg att med 1105 kr. 60 öre godtgöra Halls rättegångskostnader.

Sjöberg sökte efter vad ändring i Göta Hofrätt samt åberopade, bland annat, att utlåtande af Inspektören för navigationsskolorna Kommendörkaptenen Alfred Christenson. Denne uttalade såsom sin åsigt att ,ehuru „Talisman" under vanliga fall icke egt skyldighet att vika, Hall kunnat med lätthet förekomma kollisionen, om han iakttagit föreskrifterna i art. 12, inledningen till art. 17, art. 29 och art. 40 i Sjöfartsreglerna samt dessutom visat större rådighet och sinnesnärvaro vid upplofningen och låtit gå

förskoten, ty en omtänksam befälhafvare hade icke väntat att låta fartyget gå öfver stag till sista ögonblicket, då det var för sent. Sjöberg anhöll om vittnesförhör med Christenson jemte annan sakkunnig person.

Hall yrkade fastställelse å Radstufvurättens utslag.

I dom den 11 Mars 1904 fann Hofrätten, som afslog Sjöbergs anhållan om vittnesförhör, skäl ej hafva förekommit, ledande till ändring i Rådstufvurättens utslag, samt förpligtade Sjöberg att godtgöra Halls kostnader å saken i Hofrätten med 65 kr. jemte lösen för Hofrättens dom.

Sjöberg fullföljde hos Kungl. Maj.t sitt ändringssökande, som af Hall bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj.t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligtade Sjöberg att ersätta Halls kostnader å saken hos Kungl. Maj.t med 125 kr. jemte lösen för Kungl. Maj:ts dom.

76.

Kungl. Maj:ts dom den 12 December 1904.

Trävaruhandlaren August Wennerstén i Hudiksvall

emot

Fartygsbefälhafvaren F. Andersson.

Telegrafiskt bemyndigande för en mäklare att bortsluta ett fartyg, hvilket bemyndigande innehåller förbehåll om telegrafsvar, anses lemnadt under villkor att fraktaftalet utan dröjsmål uppgjordes och telegrafisk underrättelse derom oförtöfvadt afsändes. Telegrafsvar först efter fyra dagar anses derför icke vara bindande för uppdragsgifvaren, hvadan mot honom framställdt yrkande om ersättning för brutet fraktaftal ogillas.

Trävaruhandlaren August Wennerstén instämde till Rådstufvurätten i Hudiksvall befälhafvaren å segelfartyget „Semmy Cohn" F. Andersson samt anförde: Enligt ett den 7 Februari 1903 dagtecknadt certeparti emellan Wennerstén, å ena, samt skeppsmäklarefirman Wallberg & Co. i Hudiksvall enligt telegrafiskt bemyndigande för Andersson, å andra sidan, hade aftalats att „Semmy Cohn", som lastade 220 standards eller deromkring, skulle i Hudiksvalls hamn, der fartyget då var upplagdt, från Wennerstén mottaga en full last af korta pitprops och med denna last afgå till endera af Tyne, West Hartlepool, Sunderland eller Hull emot en betingad frakt af 22 shillings britisk sterling pr. standard. För uraktlåtenhet att fullgöra aftalet skulle skadeersättning utgå med det kalkylerade fraktbeloppet. Då Wennerstén till Andersson framställde begäran att lastningen måtte taga sin början, hade denna vägrat fullgöra certepartiet och intaga last. Wennerstén yrkade derför att Andersson, hvilken sålunda brutit aftalet, måtte förpliktas att till Wennerstén utgifva ersättning efter beräkning af 200 standards à 22 shillings för hvarje standard eller sålunda med 4400 shillings eller 3960 kr. jämte ränta.

Andersson bestred käromålet samt påstod att han hvarken sjelf eller genom befullmäktigadt ombud ingått ifrågavarande befraktningsaftal. Andersson hade visserligen i telegram den 3 Febr.

1903 gifvit firman Wallberg & Co. fullmakt att afsluta certeparti angående ifrågakomna fartyg och den 7 Febr. i nytt telegram förnyat denna fullmakt, men hade Andersson i båda telegrammen förbehållit sig telegrafsvar. Detta innebure enligt gängse bruk att fullmakten blefve gällande allenast mot svar inom 24 timmar. Firman hade emellertid först den 11 Februari till Andersson aflåtit underrättelse om certepartiet, men hade Andersson då redan till annan bortfraktat fartyget.

Den förda telegramvexlingen var af följande lydelse:

1. Hudiksvall den $^{29}/_{1}$. Andersson, Grisslehamn. För props bjudes nu endast 21/6 om fast afslutning hoppas uppnå 22/0. Wallbergs.

2. Hudiksvall d. $^{31}/_{1}$. Andersson, Grisslehamn. Högst 22/0, får lasta vid kajen, der fartyget ligger. Confirmera. Wallbergs.

3. Grisslehamn d. $^{1}/_{2}$. Wallbergs, Hudiksvall. Accepterar enligt Edert sista telegram. Alltid flott. Below bridges. Telegramsvar. Andersson.

4. Grisslehamn d. $^{7}/_{2}$. Wallbergs, Hudiksvall. Är „Semmy Cohn" slutad till 22/0. Widare mitt sista telegram. Telegrafsvar. Andersson.

5. Hudiksvall d. $^{11}/_{2}$. Andersson, Grisslehamn. Certeparti „Semmy Cohn" afgår dagsposten. Wallbergs.

6. Grisslehamn d. $^{14}/_{2}$. Wallbergs, Hudiksvall. Anställde Eder fartyget den tredje; inget svar den tionde; anställde då annan frakt. Edert certeparti återsändes. Andersson.

7. Hudiksvall d. $^{15}/_{2}$. Kapten Andersson, Grisslehamn. Afslutade „Semmy Cohn" enligt Edert telegram tredje, som confirmerar vårt ultimatum $^{31}/_{2}$. Wennerstén vidhåller certepartiet. Below Bridges medgifves. Wallbergs.

Wennerstén ansåg att Andersson genom telegrammet den 3 Febr. accepterat Wennersténs bud af 22 shillings pr. standard och tillåtit mäklaren att afsluta fraktaftalet. Att mäklaren ej meddelat Andersson underrättelse om afslutningen förr än den 11 Febr. vore en sak, som ej vidkomme Wennerstén, hvilken ingått aftalet med Wallberg omedelbart efter ankomsten af telegrammet den 3 Febr., hvarefter certepartiet upprättats, underskrifvits och dagtecknats den 7 Febr. Å påståendet att ett telegrafiskt bemyndigande eller en telegrafisk acceptering af ett gjordt anbud skulle anses utan vidare förfallet, derest icke be-

gärdt telegrafsvar kom acceptanten till handa inom 24 timmar bestred Wennerstén allt afseende.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 7 Sept. 1903: Ehuru Andersson genom telegrammet af den 3 Febr. 1903 måste anses hafva lemnat firman Wallberg & Co. i uppdrag at afsluta befraktningsaftal ang. fartyget „Semmy Cohn", men Andersson icke, på sätt han tillika påfordrat, genom telegram omedelbart underrättats om aftalet och icke ens, efter hvad ostridigt vore, förr än efter en alltför lång tidsutdrägt erhållit svar på sitt telegram af den 7 Febr.; ty och då vid sådant förhållande Andersson icke kunde mot sitt bestridande vara lagligen bunden af hvad Wallberg & Co. i förevarande hänseende åtgjort, fann Rådstufvurätten käromålet icke kunna bifallas, men skulle parterna vidkännas hvar sina kostnader å rättegången.

Wennerstén sökte efter vad ändring hos Svea Hofrätt under yrkande om bifall till sin talan. Det af Rådstufvurätten åberopade domskälet, att Wallberg & Co. ej tillräckligt tidigt underrättat Andersson om aftalet ansåg Wennerstén möjligen kunnat vara användbart, om det varit Wennerstén som anlitat Wallberg & Co. som ombud, men icke nu, då Wallberg & Co. var Anderssons fullmäktig.

Andersson yrkade fastställelse af Rådstufvurättens utslag.

Hofrätten yttrade i dom den 4 Mars 1904:

Enär det till stöd för Wallberg & Co.s behörighet att å Anderssons vägnar afsluta ifrågavarande certeparti åberopade, genom omförmälda telegram den 3 Febr. 1903 lemnade, i telegram den 7 i samma månad bekräftade bemyndigande innehölle uttryckligt förbehåll om telegrafsvar,

samt vid sådant förhållande och då Wennerstén icke ens uppgifvit, att han saknat kännedom om innehållet i berörda bemyndigande, giltigheten af det ingångna certepartiet varit beroende på uppfyllandet af det sålunda gjorda förbehållet,

men i saken vore upplyst att telegrafsvar icke blifvit inom skälig tid efter sistnämnda dag till Andersson aflåtet och denne förty icke blifvit bunden af certepartiet,

pröfvade Hofrätten rättvist fastställa det slut, motvädjade utslaget innehölle; och skulle Wennerstén godtgöra Andersson dennes utgifter å saken i Hofrätten med 30 kr. jemte lösen för Hofrättens dom.

En ledamot var af skiljagtig mening och yttrade: I saken är upplyst att sedan vice Konsul O. W. Wallberg, hvilken på hösten 1902 erhållit i uppdrag af Andersson att söka till påföljande vår bortfrakta ifrågavarande af Andersson förda fartyg, den 31 Jan. 1903 aflåtit telegram till Andersson, innehållande uppgift om villkor för ifrågaställdt befraktningsaftal, så hade dels Andersson i telegram den 3 påföljande Februari meddelat att Andersson accepterade enligt telegrammet den 31 Jan. samt anhölle om telegrafsvar, dels ock Wallberg under firmateckningen Wallberg & Co., härefter å Anderssons vägnar med Wennerstén i öfverensstämmelse med i telegrammen antydt villkor afslutat åberopade certepartiet af den 7 Febr. 1903. Under sådana förhållanden hade det uppgjorda fraktaftalet, utan afseende å den omständighet, att Wallberg först den 11 i sistnämnda månad aflåtit telegram till Andersson med underrättelse att certeparti vore upprättadt, varit för Andersson bindande. Då ostridigt är, att Andersson vägrat fullgöra samma aftal samt skadeersättning för sådan underlåtenhet blifvit genom stadgande i certepartiet bestämd till det kalkylerade fraktbeloppet, ostridigt ej understigande 4400 shillings british sterling, pröfvar jag, jemlikt 7 § 2 mom., 48 och 58 §§, 268 § 4 mom. och 282 § Sjölagen, rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag, på det sätt bifalla Wennersténs talan i hufvudsaken, att Wennerstén förklaras berättigad att ur fartyget „Semmy Cohn“ utbekomma fordrade 4400 shillings british sterling eller motsvarande svenskt mynt jemte ränta å nämnda belopp efter 5 % från stämningsdagen den 29 April 1903 tills betalning sker. I fråga om rättegångskostnaderna stadgar jag, med ändring af Rådstufvurättens utslag jemväl härutinnan, att Andersson skall i ersätning härför til Wennerstén utgifva 80 kr.

Wennerstén fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t. Förbehållet om telegrafsvar i Anderssons telegrafiska bemyndigande hade varit Wennerstén fullkomligt obekant.

Andersson bestred ändringssökandet.

Nedre Revisionen hemställde att Kungl. Maj:t måtte ej finna skäl göra ändring i Hofrättens dom samt förpligta Wennerstén att ersätta Anderssons kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kr. jemte domslösen.

Saken föredrogs den 22 Nov. 1904 i Högsta Domstolen, och enär det telegram af den 3 Februari 1903, deri Andersson

bemyndigat Wallberg & Co. att för viss frakt bortsluta fartyget, innehållit uttryckligt förbehåll om telegrafsvar, och samma bemyndigande alltså finge anses hafva varit förenadt med det villkor, att fraktaftalet blefve utan dröjsmål uppgjordt och telegrafisk underrättelse derom oförtöfvadt till Andersson aflåten,

men ostridigt vore att Wallberg & Co., trots det Andersson i ytterligare telegram af den 7 Febr. begärt telegrafisk besked om fraktaftalet blifvit uppgjordt, först den 11 i samma månad aflåtit telegram till Andersson om det i saken åberopade certepartiet,

funno Högsta Domstolens flesta ledamöter Justitieråden *Huss, Petersson, Cassel* och *Silverstolpe* samma certeparti icke hafva varit för Andersson lagligen bindande samt pröfvade förty rättvist fastställa det slut, hvartill domstolarna i saken kommit och blef i fråga om kostnaderna å saken hos Kungl. Maj:t Nedre Revisionens betänkande af samma ledamöter bifallet.

Justitierådet *Quensel* yttrade: „Enär Anderssons telegram af den 3 och den 7 Februari 1903 innehållit förbehåll om telegrafsvar, men sådant icke blifvit inom skälig tid till Andersson aflåtet, vid hvilket förhållande något för Andersson bindande befraktningsaftal icke kommit till stånd, pröfvar jag rättvist fastställa det slut, hvartill Hofrätten i saken kommit. I fråga om kostnaderna å saken hos Kungl. Maj:t bifaller jag det underdåniga betänkandet".

Justitierådet *Skarin* utlät sig: „Enär på grund af Anderssons telegram den 3 Februari 1903 skeppsmäklarefirman Wallberg & Co. egt med bindande verkan för Andersson afsluta certepartiet den 7 i samma månad, hvarigenom fartyget „Semmy Cohn" för Wennersténs räkning bortfraktats,

alltså och då giltigheten af detta fraktaftal icke upphäfts derigenom att Wallberg & Co. må hafva sedermera underlåtit att inom behörig tid till Andersson, på sätt denne i telegrammet påfordrat, aflåta telegrafsvar,

finner jag Wennerstén enligt certepartiets bestämmelse berättigad att i skadeersättning för uraktlåtet fullgörande af fraktaftalet erhålla det kalkylerade fraktbeloppet, som ostridigt ej understigit 4 400 shillings british sterling,

och pröfvar jag förty jemlikt 7, 48, 58, 268 och 282 §§ Sjölagen, lagligt att, med upphäfvande af domstolarnas beslut, sålunda bifalla Wennersténs talan, att Andersson förpligtas att med fartyget „Semmy Cohn" mot kvitto till Wennerstén genast gälda sagda belopp 4 400 shillings british sterling eller motsvarande svenskt mynt efter vid likviden gällande kurs jemte 5% årlig ränta derå från stämningsdagen den 29 April 1903 till dess betalning sker äfvensom att med 80 kr. ersätta Wennersténs kostnader å saken vid Rådstufvurätten.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 73. Se- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Rhederiet for Dampskibet „Deramore" mod Generaldirektoratet for Statsbanedriften. — 74. Kungl. Maj:ts utslag: T. f. Tullfiskalen Th. Eksandh mot Sjökaptenen F. Sandström. — 75. Kungl. Maj:ts dom: Befälhafvaren å barkskeppet „M. Roosval" från Oscarshamn Nils Sjöberg mot Befälhafvaren å barkskeppet „Talisman" från Kivik H. Hall. — 76. Kungl. Maj:ts dom: Trävaruhandlaren August Wennerstén i Hudiksvall emot Fartygsbefälhafvaren F. Andersson.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 26	Aargang V	1904

77.

Norges Høiesteret, den 9de December 1904.

Arendals Søforsikringsselskab
(Adv. Feragen)

mod

Skibsreder C. H. Sørensen
(Adv. Johan Bredal).

Den norske Sjøforsikringsplans § 75, 4de Afsnit, giver Adgang til Erstatning for forringet Bæreevne efter Reparation. Planens Bestemmelse om $^1/_8$ Afdrag (§ 76) har herunder ingen Indflydelse.

Extraordinær Assessor, Sorenskriver *Vogt:* I nærværende Sag er af Arendals Sjøret under 4de December 1903 afsagt Dom, hvorved saaledes er kjendt for Ret:

„Indstævnte, Arendals Søforsikringsselskab, bør til Citanten, C. H. Sørensen, betale Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Indstevntes Bekostning, for det Tab, Citanten har lidt ved, at Skib „*Knut Skaaluren*"s Lastevne er blevet for-

ringet derved, at der efter Skibets Havari i April Maaned 1903 istedetfor Omboltning og Omnagling er indlagt endel i Skadestaxten nærmere angivne Langskibsforbindinger. Af Skjønsbeløbet, der ikke maa overstige Kr. 5800.00, svarer Indstævnte 6 % Renter fra 4de August d. A., til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves".

Denne Dom er af begge Sagens Parter, af Arendals Søforsikringsselskab som Hovedappellant ved Stævning af 15de Januar og af C. H. Sørensen som Kontraappellant ved Stævning af 31te August d. A. indbragt for Høiesteret, hvor Hovedappellanten har nedlagt saadan Paastand:

„Principalt: At Hovedappellantskabet, Arendals Søforsikringsselskab, frifindes for Kontraappellantens, Skibsreder C. H. Sørensens, Tiltale.

Subsidiært: At Hovedappellantskabet tilpligtes at betale Kontraappellanten Erstatning efter et paa dennes Bekostning optaget lovligt Skjøn, dog ikke over Kr. 5800.00 for det Tab, Kontraappellanten har lidt ved, at Dampskibet „Knut Skaaluren"s Bæreevne (Lasteevne) er bleven forringet derved, at der efter Skibets Havari i April 1903 — istedetfor til Omnagling og Omboltning — er indlagt endel i Skadetaxten nærmere angivne Langskibsforbindinger, herunder Hensyn taget indtil Likvidation til den ved samme Reparationsmaade for Kontraappellanten som Bærer af $^1/_8$ Part af Reparationsomkostningerne foranledigede mindre Udgift og ligesaa indtil Likvidation fratrukket det Beløb, hvortil Skjønnet maatte ansætte den Fordel, Kontraappellanten har havt ved den Skibet ved Reparationsmaaden tilførte forøgede Styrke.

For alle Tilfælde paastaaes derhos Hovedappellantskabet hos Kontraappellanten tilkjendt Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret".

Kontraappellanten har nedlagt saadan Paastand:

„Principalt: At Hovedappellanten, Arendals Søforsikringsselskab, tilpligtes at betale Kontraappellanten, C. H. Sørensen, 5800 Kr. med 4 % Rente fra 4de August 1903, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger for begge Retter.

Subsidiært: At Hovedappellanten, Arendals Søforsikringsselskab, tilpligtes til Kontraappellanten, C. H. Sørensen, at betale Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Hovedappellantens Bekostning, for det Tab, Kontraappellanten har lidt ved, at Skib „Knut Skaaluren"s Lasteevne er blevet forringet derved, at der efter Skibets Havari i April Maaned 1903 istedetfor Om-

boltning og Omnagling er indlagt endel i Skadetaxten nærmere angivne Langskibsforbindinger, — samt af Skjønsbeløbet 4 % aarlig Rente fra 4de August 1903, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger for begge Retter".

Sjørettens Dom er afsagt under Dissens, idet Rettens Formand har voteret for Hovedappellantens Frifindelse, hvilket Votum er bygget paa den Betragtning, at Kontraappellanten stiltiende skulde have godtaget den stedfundne Skadetaxt som *fuld* Erstatning. Sjørettens Pluralitet har fundet Spørgsmaalet herom tvivlsomt, men antager jeg, forøvrigt under Tilslutning til Pluraliteten, at denne Tvivl, som naturligen har fremstillet sig for Sjøretten, nu maa ansees bortryddet ved den for Høiesteret dokumenterede Skrivelse fra Kontraappellanten til Besigtelsesmand P. Hauff af 10de Mai 1903, i hvilken Skrivelse Kontraappellanten udtrykkelig fremhæver bl. a., at Skibet aldrig kan komme i den Stand, det var før, hvorfor han andrager om Anvendelse af Sjøforsikringsplanens § 75, hvorved maa sigtes til denne §'s 4de Afsnit.

Jeg kommer i det Hele væsentligen til samme Resultat som Sjørettens Pluralitet, idet jeg finder, at den nysnævnte Bestemmelse i Sjøforsikringsplanen er anvendelig paa det foreliggende Tilfælde som hørende til et af de Tilfælde, som Bestemmelsen tilsigter at ramme. Jeg anser det i saa Henseende tilstrækkeligt at henvise til Begrundelsen i Sjøretsdommen, idet jeg videre gjør opmærksom paa, at sidste Punktum i omhandlede Afsnit taler om „*alle* disse Tilfælde", hvilket yderligere bestyrker, at de i Bestemmelsen udtrykkelig nævnte Forhold kun er anførte som Exempler. Naar jeg saaledes antager, at Kontraappellanten har Krav paa Erstatning hos Hovedappellanten for det Tab, der maatte være ham paaført ved, at hans Skib „Knut Skaaluren" gjennem den Maade, hvorpaa sammes Reparation er foregaaet, har lidt en Forringelse i sin Lasteevne, anser jeg det med Hensyn til, at saadan Forringelse virkelig maa forudsættes at foreligge, ikke fornødent at give nogen nærmere Begrundelse end at henvise til Besigtelsesmand Ellis's Udtalelse, det private Skjøn af 16de—20de Juli 1903, og hvad Sjørettens sagkyndige Medlemmer derom har anført.

Jeg finder imidlertid ikke at kunne tage Kontraappellantens principale Paastand tilfølge, idet jeg, hvorledes man end ellers vil opfatte Hovedappellantens Skrivelse af 23de Juni 1903, ikke i samme ser Udtryk for nogen Vedtagelse af, at den eventuelle

Erstatnings *Omfang* skal bestemmes af de deri omhandlede kyndige Mænd. Jeg finder det saaledes, ligesom Sjørettens Pluralitet, fornødent at henvise Erstatningens Fastsættelse til nyt Skjøn, men saaledes, at dette Skjøn er ubundet af det private Skjøns Resultat. Kontraappellantens principale Paastand under Sagen er nemlig, hvad der ogsaa klart fremgaar allerede af hans Sjøretsstevning, bygget paa den Forudsætning, at det private Skjøn helt ud maatte blive at respektere af begge Sagens Parter. Naar nu denne Forudsætning ikke opretholdes af Domstolene, kan den ikke længere være bindende for Kontraappellanten mere end for Hovedappellanten. Det er en Følge af selve Konklusionen i Sjøretsdommen, hvilken af mig forsaavidt vil blive foreslaaet stadfæstet, at den Kontraappellanten tilkommende Erstatning alene gjælder Forringelsen i Skibets *Lasteevne;* hertil har ogsaa Kontraappellanten indskrænket sin Paastand for Høiesteret. Hovedappellantens subsidiære Paastande om, at der under Skjønnet skal til Fradrag i Erstatningssummen tages Hensyn til, at Kontraappellanten er bleven fri for $^1/_3$ Del af de Reparationsomkostninger, som yderligere vilde været nødvendiggjort ved en fuldstændig Reparation af Skibet, samt til den Fordel, Kontraappellanten angives at have havt ved den Skibet gjennem Reparationen tilførte forøgede Styrke, finder jeg ikke at kunne tage tilfølge. I saa Henseende anser jeg det tilstrækkeligt, forsaavidt angaar 1ste Post, at henvise til, at den i Sjøforsikringsplanens § 76 Skibet paalagte Andel eller rettere Fradrag i Reparationsudgifterne ikke er Udtryk for, at Rederen skal bære en Del af Risikoen, men alene er en Valuta saa at sige for den forøgede Værdi, Skibet opnaar derigjennem, at Reparationen indsætter nyt for gammelt. Hvad angaar 2den Post, anser jeg dennes Uholdbarhed afgjort allerede derved, at Sjøforsikringsplanens § 75, sidste Passus, udtrykkelig undtager nye Forbindingers Anbringelse istedetfor Omboltning eller lignende fra at være Gjenstand for saadant Afdrag i Erstatningen, som Bestemmelsen omhandler.

Efter min Opfatning af Sagens Beskaffenhed og særlig i Betragtning af, at Spørgsmaalet om Anvendelse af Sjøforsikringsplanens § 75, paa et Tilfælde som det foreliggende, ikke tidligere vides at være afgjort af Høiesteret, finder jeg, at Processens Omkostninger bør ophæves ogsaa for denne Ret.

Med Bemærkning om, at Parterne er enige om, at Renter af Skjønsbeløbet kun bliver at ansætte til 4 % istedetfor som i Sjøretsdommen til 6 %, bliver det min

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande, dog saaledes, at der af Skjønsbeløbet kun svares 4 — fire — Procent Renter, og at Bestemmelsen om, at Skjønsbeløbet ikke maa overstige 5800 Kroner, bortfalder.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

De extraordinære Assessorer, Adv. *Mejdell* og Byretsassessor *Prydz,* Assessorerne *Motzfeldt* og *Birkeland* samt Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Arendals Sjørets Dom er saalydende:

Dampskibet „Knut Skaaluren" af Arendal stødte paa Reise fra Drammen til Liverpool den 16de April d. A. paa Grund, idet Fartøiet ved Høivande skulde gaa ind i Garston new Dock, Liverpool, man forsøgte forgjæves ved Hjælp af Maskinen og ved Trosser iland at komme flot. Vandet faldt hurtig ud, og ved Lavvande stod Skibet tørt; de paafølgende Dage gjentoges Forsøgene med Assistance af Slæbebaade; men først efter at have udlosset største Del af Ladningen, lykkedes det den 22de April at faa Skibet trukket af Grunden.

Ved Besigtelse befandtes Skibet at have gjennemgaaende begivet sig og i det Hele lidt betydelig Skade, til hvis Udbedring anordnedes forskjellige Foranstaltninger, hvoriblandt Anbringelse blandt andet af 2 Greenhart — Kjølsvin samt 3 Sæt Slagstringere af Jern, der skulde tjene som Kompensation for Begivning og for Bevaring af Skibets Form. Reparationsomkostningerne udenfor Maskinskade ansattes til £ 3080.12.0; i skadelidt Stand værdsattes Dampskibet til £ 2500.00.

Efter i det hovedsagelige tilendebragt Reparation overensstemmende med Besigtelsesmændenes Anvisning, erklæredes Skibet ved Slutningsbesigtelse af 22de Mai at være i sjødygtig Stand.

Under 6te Juni udfærdigede Dispachør Konstantin Herlofson, Christiania, Erstatningsberegning, hvorefter Arendals Sjøforsikringsselskab, der ved Police af 21de Marts 1903 havde forsikret Kr. 145.000.00 paa $^1/_1$ Kasko af „Knut Skaaluren" havde at tilsvare Kr. 45.225.98, hvilket vedtoges af Assurandøren 19de s. Md. Paa Foranledning af den ene af Besigtelsesmændene i Liverpool, Edward Ellis, efter Rederens Anmodning afgivet Erklæring af 14de Mai 1903 havde Dispachøren derhos henstillet, at der, som Erstatning for Ulemper, som antages forvoldte ved den anvendte Reparationsmaade (idet der istedetfor fuldstændig Omboltning af Skibet var indlagt forskjellige Forstærkninger, og hvorved Skibet blandt andet havde faaet en større Dødvægt af ca. 20 Tons) skulde ydes Rederen en passende Erstatning.

Hertil fandt Selskabet imidlertid ikke Opfordring og paa fornyet Henvendelse fra Rederen, C. H. Sørensen, der i Henhold til Sjøforsikringsplanens § 75, 4de Led, ansaa sig berettiget til saadan Erstatning, fastholdt Selskabet

i Skrivelse af 23de Juni sin Vægring, idet det tilføiede, at forsaavidt Rederen fastholdt sin Fordring paa Erstatning udenfor Dispachen, er der formentlig ingen anden Maade at ordne den Sag paa end gjennem Besigtigelse af kyndige Mænd at faa bragt paa det Rene, om Baaden virkelig har lidt en Forringelse, der hjemler Ret til Erstatning overensstemmende med Planens § 75.

Under 16de Juli næstefter, da Fartøiet henlaa tomt i Christiania, lod C. H. Sørensen optage Skjøn af 2de ved Byfogden opnævnte og af det faste Sjøretsudvalg tagne Mænd, til hvilke Arendals Sjøforsikringsselskab var varslet og hvorunder det ogsaa lod sig repræsentere. I en den 20de s. Md. afgiven Erklæring udtaler disse Skjønsmænd, at Skibet formentlig ved en kostbarere Reparation med saagodtsom hel Omboltning og Omnagling kunde have været bragt i omtrent samme Stand som før Havariet; ved de anbragte Forsterkninger. der antagelig har en Vægt af ca. 20 Tons er Skibets Lasteevne blevet noget forringet, ligesom der ogsaa er blevet mindre tilgjængeligt under Maskinen. De finder efter dette, at Skibet har faaet en Værdiforringelse, som de ansætter til 4 % af Skibets Forsikringsværdi, hvorefter Rederiet skulde tilkomme en Godtgjørelse af Kr. 5800.00.

I Skrivelse af 27de Juli erklærede Sjøforsikringsselskabet, at det ikke kunde godkjende det afholdte private Skjøn, men maatte forlange Sagen indbragt for Sjøret.

Efter forgjæves inden Retten anstillet Forligsprøve har derefter C. H. Sørensen ved Stevning, irettelagt 5te August sidstl. saggivet Arendals Sjøforsikringsselskab principalt til Betaling af nævnte Kr. 5800.00 med 6 % Rente deraf fra Sjøretsstevningens Berammelse, subsidiært til Erstatning efter Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning. Sagsomkostninger paastaaes tilkjendt.

Citanten anfører, at han havde den Opfatning, at Indstævnte ikke var saa ganske uvillig til at tilstaa ham nogen Erstatning, naar virkeligt Tab kunde paavises. Sagen forekom ham selv klar, og da han modtog Indstævntes foran gjengivne Skrivelse af 23de Juni, forstod han det saa, at Selskabet indgik paa at betale efter kyndige Mænds Skjøn, der vedtages som afgjørende for Spørgsmaalet i sin Helhed, om Indstævnte tidligere har havt Indsigelse. er disse ved denne Skrivelse opgivne.

I Sagens Realitet gjør Citanten gjældende, at han har Krav paa at faa sit Fartøi igjen efter Havariet, ikke alene ligesaa sterkt og sjødygtigt, men i samme Stand og Stilling som tidligere; sker ikke dette, pligtes Erstatning.

I nærværende Tilfælde har „Knut Skaaluren", der var et i alle Henseender stærkt og velbygget Fartøi, været underkastet en alt andet end naturlig Reparation ved Indlægning af svære Langskibsforbindinger af Jern, medens det naturlige havde været Omboltning og Omnagling; herpaa kunde man imidlertid af Hensyn til Omkostningerne af de praktiske Vanskeligheder ikke indlade sig og greb derfor til Nødmidlet „de kompensative Arbeider", det heraf flydende Tab — Forringelsen i Skibets Nytteværdi — maa erstattes.

Indstævnte har paastaaet sig principalt frifunden, subsidiært tilpligtet at betale Erstatning efter Skjøn, optaget paa Citantens Bekostning for Tab, forvoldt ved „Knut Skaaluren"s paa Grund af de i Garston anbragte Forbindinger forringede Bæreevne, fratrukket indtil Likvidation Skibets skjønsmæssig forøgede Styrke, subsidiært hertil tilpligtet at betale det paasøgte Beløb med Fradrag som nævnt.

Indstævnte benægter, at Skrivelsen af 23de Juni og det i Christiania optagne Skjøn influere paa nærværende Sag.

Citanten kunde ikke efter den forudgaaende Skrivelse af 19de Juni, hvor enhver Erstatning for Skibets paastaaede Værdiforringelse nægtes, antage, at Indst. erkjendte hans Ret til Erstatning, men kun tvistede om Beløbets Størrelse; Skrivelsen af 23de Juni udtaler klart og greit, at Direktionen ikke forandrer sit Standpunkt, og den kunde derfor ikke optages som en Vedtagelse af at ville betale efter et optaget privat Skjøn. Ved Skrivelsens sidste Afsnit har man alene villet antyde Muligheden af en mindelig Ordning og løselig angive, at Betingelsen for en saadan maatte være en Besigtigelse af „kyndige Mænd", hvorved man tænkte paa saadanne, der var specielt inde i Sjøforsikringsvæsen. Den nærmere Udforming af Betingelserne af Valget af Skjønsmand maatte da blevet Gjenstand for Konferance mellem Parterne. Da Indst. modtog Varsel til Skjønnet i Kristiania, tænkte man, som det ogsaa fremgaar af Indstævntes Skrivelse af 11te Juli, der udtaler, „at Selskabet vil lade sig repræsentere ved den paatænkte Sjøretsbesigtigelse" paa et i retslige Former optaget Skjøn, hvorunder Selskabets Repræsentant kunde fremkommet med sine Bemærkninger; forat saadant Skjøn skal kunne fraviges, maa begge Parter derom være blevne enige. Indstævnte hævder, at Citanten ihvertfald ved sit Forholdende under Besigtigelserne af Skibet efter Havariet har forspildt en mulig Ret til den her krævede Erstatning, idet han har forsømt forretningsmæssig Reklamation, og maa ansees at have accepteret den anvendte Reparationsmaade som fuldt tilfredsstillende. Han har personlig været tilstede paa Havaristedet og været fuldt opmærksom paa det efter hans Mening uheldige Forhold, som vilde fremkomme ved Indlægning af de omhandlede Forstærkninger i Skibet, men gjorde desuagtet overfor Besigtigelsesmændene ingen Indvending eller Reservation med Hensyn til de anordnede kompensative Foranstaltninger. Han fremkom heller ikke dengang med noget Forlangende om den nu antydede kostbare Reparationsmaade og har derved sat Indstævnte i en uheldig Stilling, idet Selskabet saaledes ikke har faaet Anledning til itide at tage Standpunkt til hans Paastand og til muligens for Besigtelsesmændene at foreslaa Ændringer i den paatænkte Reparation, der — naar Hensyn tages til den forlangte Erstatning — alt i alt muligens vilde gjort denne mindre kostbar. Derhos kunde Indstævnte — med Kjendskab til Citantens Erstatningsfordring — allerede under Besigtelsen fremsat Krav overensstemmende med Sjøforsikringsplanens § 75, 5te Afsnit, paa Fradrag for den forøgede Styrke, der nu, da Reparationen er fuldendt, alene med Vanskelighed lader sig konstatere. Citantens Undladelse af at fremkomme med dette sit Erstatningskrav, før Reparationen var tilendebragt, er iøvrigt dikteret af hans egne Interesser, idet efter Planen $^1/_3$ af Reparationsudgifterne falder paa ham selv, hvorhos det af Hensyn til, at Skibet var sluttet for flere Isture til en efter Omstændighederne god Fragt, for ham gjaldt at vælge den hurtigste Reparationsmaade.

Med Hensyn til det reelle Spørgsmaal om Erstatning for ved Reparationen forringet Bæreevne, bemærker Indst., at saadan ikke kan ansees hjemlet ved Sjøforsikringsplanens § 75, 4de Afsnit. En saadan Fortolkning vilde, da her omhandlede Forøgelse i Dødvægt dagligdags opstaar ved Reparation efter Havari, paabyrde Assurandørerne en uudholdelig Ansvarspligt, være Kilde til stadig Krangel, og i Anvendelsen forbunden med de største praktiske Vanskeligheder. Hverken under Udarbeidelsen af eller de senere Forhandlinger

angaaende Sjøforsikringsplanen har denne Forstaaelse været fremme, og den deles heller ikke af Praxis. Indstævnte har i denne Henseende dokumenteret en Række Udtalelser fra norske Forsikringsselskaber, der viser, at Erstatning af heromhandlede Art ikke er forlangt eller ydet. Det her paagjældende Tab maa iøvrigt som indirekte og afledet antages at falde udenfor Assurandørens Erstatningspligt.

Citanten kan ikke medgive at „Knut Skaaluren", der var et nyt og efter Veritasbesigtelse udmerket godt Fartøi, efter et saadant Havari og den anvendte Reparationsmaade kan have vundet i Styrke. Han benegter, at Skrivelsen af 23de Juni kan forstaaes som sigtende til et retsligt Skjøn eller til Skjøn af specielt assurancekyndige Mænd. Indstævntes Repræsentant har under det i Christiania afholdte Skjøn havt samme Anledning til at udtale sig som under et Retsskjøn; saadant kræves iøvrigt ikke af Planen, der alene taler om at Rederens Tab skal „vurderes". Citanten bestrider, at han ved at forholde sig taus under Havaribesigtelserne og overfor den anordnede Reparation, der muligens var tilfredsstillende som den in casu hensigtsmæssigste har tabt sin Ret til, naar efter fuldendt Reparation Erstatningsspørgsmaalet foreligger, at gjøre sine Bemærkninger ved Skadens Beregning.

Indvendinger og Reservationer paa et tidligere Trin vilde alene skabt Vanskeligheder og ikke været til nogen reel Nytte for Indstævnte. Hensynet til egne Interesser har ikke havt Indflydelse paa hans Optræden. Han fastholder, at det heromhandlede Tab falder ind under Sjøforsikringsplanens § 75.4. hvilket ogsaa indirekte fremgaar af § 75, sidste Passus, der taler om Fradrag i Erstatning, foranlediget ved specielt kostbare og for den Forsikrede gunstige Reparationer. De dokumenterede Udtalelser fra Forsikringsselskaberne kan ikke tillægges nogen Vægt, idet de for det første viser, at der ikke er nogen Praxis vedrørende det her foreliggende Spørgsmaal, og dernæst kommer fra Hold, som er stærkt interesseret i, at Sagenaf gjøres til Gunst for Indstævnte.

Rettens Flertal (Axel Smith og C. H. Johnsen) bemærkér:

Det første Spørgsmaal, der i denne Sag kræver Afgjørelse er, hvorvidt Tilfældet kommer ind under Planens § 75, 4de og 5te Afsnit. Af 4de Afsnit fremgaar det, at den Forsikrede ikke under alle Omstændigheder kan forlange et skadelidt Skib sat i samme Stand som før Ulykken indtraf, men han skal, saafremt ikke dette sker, erstatte det virkelige Tab, som han derved maatte lide. Dette maa formentlig i Korthed være det omhandlede Afsnits Mening, idet de deri nævnte Tilfælde kun kan ansees som de nærmestliggende Exempler og ikke som en udtømmende Opregning af de Forhold, hvortil saadan Erstatning er begrændset. Mod Citantens Paastand om, at Tilfældet skal komme ind under heromhandlede Plans Bestemmelse er af Indstævnte i det Væsentlige gjort gjældende, at samme i Praxis aldrig har været opfattet som givende Ret til Erstatning for forringet Bærekraft, hvilket er det, der fortrinsvis paastaaes fra Citantens Side; videre fremholdes, at Assurandørerne ved en saadan Forstaaelse vilde paabyrdes en uudholdelig Ansvarspligt og endelig, at en saadan Opfatning vilde være en stadig Kilde til Krangel. Disse Indvendinger synes dog uholdbare ligeoverfor Planens klare Ordlyd og omend muligens et Tilfælde som dette ikke ved Planens Affattelse har staaet klart for Concipisterne, synes det dog af den foreliggende Diskussion ved Anledningen at fremgaa, at der ikke har været Tale om nogen Indskrænkning eller Begrændsning i den Retning, som af Indstevnte hævdet. Da der i dette Tilfælde blandt andet bestemt synes

at foreligge en Forringelse i Bærekraften, mener derfor Flertallet, at denne maa berettige til Erstatning. Hvad angaar § 75, 5te Afsnit, da fremgaar det af de foreliggende Dokumenter, at det istedetfor Omboltning med videre i større Udstrækning er indlagt nye Forbindinger. Disse antager man dog ikke medfører særskilte Fordele for den Forsikrede, idet Skibet, der da Ulykken indtraf kun var 3 Aar gammelt, ikke kan siges ved disse Foranstaltninger at være bleven bedre eller stærkere, end det var umiddelbart før Ulykken indtraf.

Det er fra Indstævntes Side stærkt hævdet, at selv om Citanten har Ret til Erstatning efter § 75, 4de Afsnit, har han forspildt denne Ret ved ikke at gjøre opmærksom herpaa ved Skadetaxtforretningen. Det skal medgives, at dette Punkt stiller sig noget tvivlsomt, men naar man ikke kan følge Indstævntes Opfatning af Spørgsmaalet, da er det væsentlig fordi det i og for sig kan være tvivlsomt, om den heromhandlede Erstatning absolut skal behandles i Forbindelse med selve Skadetaxterne, kfr. i saa Henseende Diskussionen ved Paragrafens Affattelse; at denne Diskussion ikke specielt berører et Tilfælde som det heromhandlede er vel saa, men for en overfladisk, hos en Lægmand let undskyldelig, Betragtning, kan det dog synes, som om den peger paa, at Erstatningsspørgsmaalet efter § 75.4 kan finde sin Afgjørelse senere og uden Forbindelse med den egentlige Skadetaxt. Hertil kommer, hvad han særlig lægger Vægt paa, at den Forsikrede som Enereder af „Knut Skaaluren" under Havariet sad oppe i Spørgsmaal af stor Indflydelse paa hele hans økonomiske Stilling og neppe fra først af har tænkt paa Planens § 75, men først efterhaanden er bleven opmærksom paa samme, da han saa, at Reparationen vilde forringe hans Skibs Bærekraft. At han da under disse Forhold ikke har været opmærksom paa fuldtud at gaa den formelle Vei, er undskyldeligt, og det saa meget mere som en Reservation neppe kan antages at ville have foranlediget nogen anden Reparationsmaade, idet den valgte formentlig under Omstændighederne var den eneste tjenlige og hensigtsmæssige. Størrelsen af den Erstatning, der nu fordres i Forhold til det hele Havari, synes ogsaa at tilsige, at denne, om Kravet var blevet reist i Forbindelse med den første Taxt, neppe vilde have foranlediget nogen Forandring i den af Besigtelsesmændene paalagte Fremgangsmaade. Det i Christiania den 16de Juli afholdte Skjøn kan dog ikke mod Indstævntes Protest opretholdes, idet denne Skrivelse af 23de Juni ikke kan berettige Citanten til hermed at gaa frem som skeet. Spørgsmaalet maa derfor undergives nyt Skjøn. Ved dette Skjøn vil alene blive at tage Hensyn til det Tab, som Citanten maa antages at have lidt ved, at Skibet som Følge af den Maade, hvorpaa Reparationerne er udført, har faaet en foreget Tyngde og derved tabt i Lasteevne. Derimod bliver ikke at tage i Betragtning de af Citanten som No. 2 og 3 anførte Momenter: at Skibets Stilling efter Reparationen bliver værre under et muligt nyt Havari, og at et saaledes repareret Fartøi vil opnaa en mindre Salgspris, idet den første Ulempe i intet Tilfælde antages at være Gjenstand for Assurandørens Erstatning, medens der til det sidste — i den Udstrækning, som ansees berettiget — allerede er taget Hensyn ved Taxering af Tab som Følge af forringet Lasteevne.

Rettens Formand finder ikke at kunne tiltræde Flertallets Resultat. Jeg finder det for mit Vedkommende ikke nødvendigt at indgaa paa Afgjørelsen af det i og for sig visselig tvivlsomme Spørgsmaal, om Citanten i det foreliggende Tilfælde med Hjemmel i Sjøforsikringsplanens § 75, 4de Led, vilde havt Krav paa Erstatning udover det ved Skadetaxten fastsatte Beløb, idet

jeg nemlig antager, at han i ethvert Fald har forspildt et saadant muligt Krav ved ikke at fremkomme dermed i betimelig Tid.

I Tilslutning til hvad herom er udtalt under Forhandlingerne om Sjøfartsplanens Revision, antager jeg vistnok, at den i § 75, 4de Led, omhandlede Vurdering ikke ubetinget i alle Tilfælde behøver at ske under Skadetaxten (Havaribesigtelsesforretningen), idet forskjellige Forhold kan tænkes at stille sig hindrende i Veien for, at saa hensigtsmæssigen kan ske. Men paa den anden Side kan det ikke antages at være overladt til den Forsikrede efter Godtykke at udsætte med at gjøre sit Krav i saa Henseende gjældende. Det maa som almindelig Regel fordres, at alle Krav, der i Anledning et Havari reises fra den Forsikredes Side, og som henhører under de sagkyndige Skjønsmænds Bedømmelse, fremkommer under den i Anledning af Havariet afholdte Besigtelsesforretning, eller saa snart derefter som dertil er Anledning. Naar derfor en Reder maatte finde, at de Reparationsarbeider, som Besigtelsesmændene efter et Havari anordner, ikke giver ham fuld Erstatning for den lidte Skade, men berettiger ham til yderligere Erstatning efter Planens § 75. 4de Led, maa det paaligge ham snarest at gjøre saadant Krav gjældende. Og undlader han dette, maa han for at kunne have sit Krav forbeholdt — godtgjøre særlige Omstændigheder, der berettigede saadan Udsættelse.

En modsat Regel vilde specielt ligeoverfor Spørgsmaal om Erstatning efter Planens § 75, 4de Led, kunne føre til, at Assurandørerne kommer i en ugunstigere Stilling, end om Kravet var fremsat i betimelig Tid. Ligesom de Skjønsmænd, der har besigtiget Skibet i skadelidt Stand efter Havariet og anordnet dets Reparation, i Almindelighed bedst og sikrest vil kunne bedømme. om den Forsikrede virkelig har lidt noget Tab ved, at Skibet ikke ved Reparation er sat i ubetinget samme Stand som tidligere, medens en saadan Vurderen paa et senere Tidspunkt ofte vil kunne være meget vanskelig, saaledes vil ogsaa Assurandøren i Tilfælde, hvor der kan blive Spørgsmaal om Valg mellem forskjellige Reparationsmaader, afskjæres fra at træffe det for ham tjenstligste Valg, om Krav paa Extraerstatning efter § 75 først fremkommer fra den Forsikrede, efterat Reparationen allerede er fuldført.

I det foreliggende Tilfælde kan jeg ikke finde, at der fra Citantens Side er anført fyldestgjørende Grunde for, at Spørgsmaalet om Erstatning efter § 75 ikke bragtes frem ved Besigtelsesforretningen i Liverpool. Det fremgaar af Dokumenterne, at Citanten allerede paa et tidligt Trin af Reparationsarbeidet har været inde paa Tanken om saadan Extraerstatning og i den Anledning erhvervet en Erklæring fra en af Besigtelsesmændene. For en erfaren og skjønsom Mand som Citanten maatte det ogsaa strax staa klart, at Anbringelsen af de svære Langskibsforbindinger nødvendigvis maatte forøge Skibets Vægt, og mente han sig herved erstatningsberettiget efter § 75, maatte det være hans Pligt strax at sige fra herom. Alene derved vilde Assurandøren, der var repræsenteret ved sin Agent, havt sin Adgang aaben til at søge Reparationen udført paa en Maade, hvorved denne Ulempe muligens ialfald i nogen Grad kunde været undgaaet. Der vilde da ogsaa for Assurandørerne været Anledning til ved Spørgsmaal til Skjønsmændene at faa bragt paa det Rene, hvorvidt Rederiet ved den anviste Reparationsmaade efter *Skjønnets Mening* havde — saaledes som Udtrykkene i Besigtelsesforretninger synes mig nærmest at tyde paa — faaet *fuld* Skadesløsholdelse (Kompensation). Og havde Skjønsmændene besvaret et saadant Spørgsmaal bekræftende, er det for-

mentlig klart, at Citanten ikke ved et senere Tillægsskjøn, men alene ved Anke til Overskjøn kunde banet sig Adgang til Extraerstatning efter Planens § 75.

Den fremlagte Skrivelse af 14de Mai fra Besigtelsesmand Ellis, hvori anføres, at der ved saadanne „kompensative Foranstaltninger" som de in casu foretagne altid til en vis Grad vil opstaa et ugunstigt Forhold for Rederiet, finder jeg ikke at kunne tillægge nogen afgjørende Betydning, saa meget mere, som den er en helt privat Udtalelse, afgivet efter Anmodning af Citanten, og uden at Modparten har havt Anledning til paa Forhaand at gjøre sine Modbemærkninger eller stille Tillægsspørgsmaal.

Udtrykkene i Planens § 75, 4de Led, synes iøvrigt ogsaa at pege paa, at den deri omhandlede Erstatning alene kan fordres i Tilfælde, hvor den Forsikrede har forlangt *Reparationen* udført paa anden Maade end ved Skjønnet bestemt. I det foreliggende Tilfælde er imidlertid intet oplyst om, at noget saadant Forlangende er fremkommet fra Rederens Side. Det synes ogsaa rimeligt — som af Indstævnte anbragt — at det har været lige meget i Rederens som i Assurandørernes Interesse, at Reparationen udførtes paa den af Skjønsmændene anviste Maade (og ikke ved en kostbarere Omboltning og Omnagling), idet Rederen efter Forsikringsbetingelserne selv bærer $^1/_8$ af Reparationsudgifterne. Men har dette været Tilfældet, og den tilstedeværende Reder ingen Indvending eller Forbehold har gjort ved Skjønnet, maa han herved ansees for ialfald stiltiende at have godtaget Skadetaxten (og den derunder anordnede Reparationsmaade) som *fuld* Erstatning og kan ikke bagefter komme med Tillægskrav for ufuldstændig Reparation.

Jeg kommer saaledes til det Resultat, at Indstævnte maa blive at frifinde efter det Anførte.

78.

Kungl. Maj:ts utslag, den 17 November 1904.

T.f. Tullfiskalen Th. Eksandh

emot

Konsul G. E. Broms m. fl. såsom styrelseledamöter i rederiaktiebolaget Luleå—Ofoten.

Sedan ett ångfartyg undergått mätning, hvarvid två i fartygets öfverbyggnad befindtliga rum fritagits från mätning på den grund att de till hela sin höjd varit öppna akterut, hafva rummen i fråga försetts med inrättningar för öppningarnas tillslutande, utan att anmälan derom till vederbörande skeppsmätare egt rum. Fråga huruvida dessa förändringar inverkat på fartygets drägtighet samt försummad anmälan deraf borde medföra ansvar og ersättningsskyldighet enligt *Kungl. Förordningen angående skeppsmätning.*

Ångfartyget „Anna", tillhörigt rederiaktiebolaget Luleå—Ofoten, mättes i Stockholm i början af Juni 1899 af Skeppsmätaren A. Isaksson efter åtskilliga å Finnborda slip å fartyget vidtagna arbeten. I det angående denna mätning den 8 Juni 1899 utfärdade mätningsbeviset upptogs fartygets afgiftspligtiga drägtighet till 1636,25 registertons. Mätningen granskades af skeppsmätningskontrollören och befanns riktig.

På grund af en under hösten 1900 till Tullfiskalsembetet inkommen anmälan att ombord å „Anna" vidtagits sådana förändringar, som omförmäldes i 46 § Skeppsmätningsförordningen, utan att anmälan derom till vederbörande egt rum, lät Tullfiskalsembetet förordna om besigtning å fartyget, som då låg i Luleå. I ett af Skeppsmätaren Carl von Essen den 13 Oktober 1900 utfärdadt mätningsbevis upptogs fartygets afgiftspligtiga drägtighet nu till 1740,09 registertons.

Tullfiskalen E. G. Poppius yrkade vid Stockholms Rådstufvurätt ansvar å Konsuln Gustaf Emil Broms, Ingeniören Otto Wilhelm Broms, och Direktören Nils Johan Öberg i egenskap af styrelseledamöter i rederibolaget för det de ej på sätt Skeppsmätningsförordningen föreskrefve, hos vederbörande skeppsmätare anmält de förändringar, som sålunda vidtagits å fartyget och som så väsentligt ökat dess afgiftspligtiga drägtighet. Dessutom yrkades åläggande för Konsul Broms och hans medparter att utgifva felande skeppsumgälder med 311 kr. 52 öre.

Förändringarna å fartyget bestå i förändringar i en å fartyget befintlig öfverbyggnad. Denna utgöres längs åt akter af två jemsides liggande maskinisthytter samt i riktning mot fören af mess, maskinkapp och kabyss. På ömse sidor om detta midtelparti gå längs fartygets relingar två gångar, i hvilka finnas anbragta några mindre s. k. sidohus. Vid mätningen i Juni 1899 befunnos dessa gångar för ut vara försedda med jerndörrar, men akter ut öppna till hela sin höjd och fritogos derför från mättning. Vid den senare mätningen befunnos gångarna akter ut vara försedda med stängningsanordningar, hvarjemte förändringar vidtagits med en del hytter.

Åklagaren ansåg at genom de vidtagna förändringarna öfverbyggnaden midskepps icke vidare vore att anse som sådant rum, hvilket enligt 13 § 1 mom. Skeppsmätningsförordningen ej borde inberäknas i bruttodrägtigheten.

Konsul Broms och hans medparter bestredo åtalet. Ifrågavarande anordningar vore ingalunda af beskaffenhet att i och för

sig inverka på fartygets mätningstal. De utgjordes af ett par provisoriska trälnekor, som anbragtes allenast tillfälligtvis och uteslutande för att förhindra sjön att akterifrån slå obehindradt in i rummet under öfverdäcket och nedrinna i maskinen eller i hytten till obehag och rent af fara vid fartygets manövrerande. De vore fullständigt otjenliga att helt och hållet utestänga vattnet, som dem oaktadt ofta måste skaffas ut ur rummet med pytsar. Någon last af mera ömtålig beskaffenhet kunde med dessa luckors hjelp ej lastas i rummet. Ej heller hade någonsin någon last der förts, sedan luckorna anbragts.

Åklagaren anmärkte: Om fartygets öfverbyggnad vore så inrättad att den kunde tillslutas, vore den att hänföra till afgiftspligtiga rum, eljest vore den afgiftsfri. De akter ut anbragta luckorna inneburo väl säkerhet för sjelfva fartyget genom förhindrindrande af vattens inträngande vid svårare sjögång, men hade äfven möjliggjort förvarande af gods inom öfverbyggnaden. Att stängningsanordningarna användts blott tillfälligtvis för att hindra vattens inträngande eller att der aldrig varit inlastadt gods, som kunnat taga skada af vatten, ville åklagaren ej medgifva.

Å ömse sidor hördes vittnen. Bland dessa intygade Öfverkontrollören Larsson att ifrågavarande öfverbyggnad, som före mätningen år 1899 varit inmätt i fartygets bruttodrägtighed, vid sidstberörda mätning uteslutits ur drägtigheten allenast på den grund att två jernramar, som voro fästade på hvar sin sida om kappen, aflägsnats. Öfverbyggnaden hade emellertid på akterkant varit afstängd med fasta jern och träskott, så att endast två dörröppningar återstått, en på hvardera sidan om kappen. Lagens föreskrift om att rummet skulle vara åt ena sida öppet till hela sin höjd, hade sålunda ej varit uppfylldt, hvadan öfverbyggnaden ej bort ur drägtigheten uteslutas. Den omständigheten att sedermera vid öppningarna apterats karmar och der anbragts luckor ansåg vittnet icke hafva något inflytande från mätningssynpunkt.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 23 Augusti 1901: I målet vore upplyst att vid den af Skeppsmätaren A. Isaksson den 8 Juni 1899 verkställda mätning af rederibolagets ångare „Anna“ dess afgiftspligtiga eller nettodrägtighet bestämts till 1 636,25 registertons. Vid denna mätning hade till vissa mindre öfverbyggda delar inräknats två å ömse sidor om det af maskinisthytt och andra hytter upptagna midtelpartiet löpande gångar, hvilka akterut varit öppna. Under sommaren 1899 hade bolaget låtit tillstänga dessa öppningar medelst luckor, hvilka fasthållits, bland

annat, vid å maskinisthytten anbragta karmar, äfvensom med några hytter vidtagit ändringar, genom hvilka de båda gångarna ej längre lemnats å någon sida öppna till hela sin höjd, utan blifvit försedda med särskilda inrättningar, hvarmedelst de kunnat tillslutas, så de blifvit tjenliga till inrymmande af annat gods än sådant, som kunnat föras på ett öppet däck. I följd af dessa ändringar hade ifrågavarande gångar ej vidare varit enligt § 13 mom.a i Kungl. Förordningen den 12 November 1880 från mätning fritagna. Vid den å fartyget den 13 Oktober 1900 verkställda ommätning hade den afgiftspligtiga drägtigheten derför höjts till 1 740,09 registertons eller sålunda med 103,84 registertons. Konsul Broms och hans medparter såsom styrelseledamöter i bolaget hade emellertid underlåtit att om ifrågavarande förändringar göra sådan anmälan, som i § 28 af nämnda förordning funnes föreskrifven. Hvad Konsul Broms och hans medparter invändt derom att gångarnas tillstängande skett allenast i syfte att under sjögång hindra vattnets inträngande i dem, men ej för att derstädes förvara gods, hade desto mindre kunnat frikalla dem från anmälningsplikt i berörda hänseende, som i målet vore upplyst att rymden af ifrågavarande gångar vid den första mätningen allenast derför att de akterut varit öppna, icke medräknats i den afgiftspliktiga drägtigheten, hvarför ock, enligt förrättningsmannens föreskrift från maskinisthytten borttagits i denna fastnitade järnplåtar, hvilka syntes afsedda att fasthålla anordningar för gångarnas tillstängande. Då Konsul Broms och hans medparter ej heller i öfrigt styrkt något förhållande, på grund hvaraf de finge anses hafva varit fritagna från skyldighet att om de vidtagna ändringarna göra anmälan, pröfvade Rådstufvurätten med stöd af §§ 46 och 48 i nämnda förordning rättvist döma en hvar af G. E. Broms, O. W. Broms og N. J. Öberg att för berörda uraktlåtenhet böta 520 kr. äfvensom förpligta dem att gemensamt eller hvilken bäst gälda gitte ersätta statsverket de felande skeppsumgälder, hvilka genom fartygets förhöjda tontal uppkommit för åren 1899 och 1900 med 311 kr. 52 öre.

Konsul Broms och hans medparter besvärade sig i Svea Hofrätt under yrkande om ogillande af åtalet.

Åklagaren yrkade fastställelse å Rådstufvurättens utslag.

Hofrätten yrkade i utslag den 10 Juli 1902: Äfven om Gustaf Emil Broms och hans medparter må anses, på sätt Rådstufvurätten yttrat, hafva varit skyldige att hos vederbörande skeppsmätare göra anmälan om ifrågakomna i fartyget vidtagna

förändringar, vore det likväl genom hvad i målet förekommit och med afseende särskildt å Öfverkontrollören Larssons vittnesberättelse uppenbart att samma förändringar icke inverkat på fartygets drägtighet. Då vid sådant förhållande G. E. Broms' och hans medparters uraktlåtenhet att om förändringarna göra anmälan icke enligt lag medförde ansvar, fann Hofrätten skäligt att, med ändring af Rådstufvurättens utslag, befria G. E. Broms och hans medparter från dem ådömda böter och ersättningsskyldighet.

En ledamot af Hofrätten yttrade: „Enär upplyst är att anbringandet af ifrågakomna stängningsanordningar å aktre skottet af fartygets öfverbyggnad varit en af tillbörlig omtanke vidtagen åtgärd till förekommande af fara vid fartygets navigering, samt hvad i målet förekommit icke heller gifver anledning till annat antagande än att stängningsanordningarna i berörda syfte tillkommit och icke orsakat förändring i begagnandet af de gångar och rum, vid hvilka anordningarna anbragts. Vid sådant förhållande och då, med afseende å i målet förekomna omständigheter, grundad anledning finnes till det antagande att de vidtagna ändringarne varit utan betydelse i fråga om bestämmandet af fartygets afgiftspliktiga drägtighed, kunna G. E. Broms och hans medparter icke anses hafva gjort sig skyldiga till uraktlåtenhet i åtalade hänseendet, hvadan jag biträder det slut, Hofrättens öfrige ledamöter i målet kommit".

T. f. Tullfiskalen Th. Eksandh fullföljde, efter förordnande af Justitiekanslersembetet, målet hos Kungl. Maj:t.

Konsul Broms och hans medparter bestredo ändringssökandet.

Under målets behandling hos Kungl. Maj:t afled konsul Broms.

Målet föredrogs den 17 November 1904 i Högsta Domstolen, som — enär upplyst blifvit att Gustaf Emil Broms aflidit — fann frågan om hans fällande till ansvar hafva förfallit.

Vidkommande målet i öfrigt, så emedan af hvad deri förekommit framginge att, sedan fartyget den 8 Juni 1899 undergått mätning, å detsamma vidtagits den ändring, att två i fartygets öfverbyggnad befintliga rum, hvilka vid mätningen varit akter ut öppna till hela sin höjd och på grund deraf enligt § 13 i förordningen angående skeppsmätning den 12 November 1880 blifvit från mätning fritagna, försedts med inrättningar för öppningarnas tillslutande, genom hvilken förändring rummen blifvit tjenliga till inrymmande af annat gods än sådant, som kunde föras på öppet däck;

samt härtill komme, att i fråga om vissa hytter å fartyget företagits ändringar, hvarigenom fartygets vid mätningen beräknade afgiftspligtiga drägtighet ökats;

ty och som Gustaf Emil Broms och hans medparter, hvilka det enligt § 28 i nämnda förordning ålegat att om ifrågavarade förändringar göra anmälan hos vederbörande skeppsmätare, sådant underlåtit;

samt enligt den i Oktober 1900 företagna ommätning af fartyget den genom förändringarna uppkomna ökning af den afgiftspligtiga drägtigheten utgjort 103,84 tons;

funno Högsta Domstolens flesta ledamöter Justitieråden *Herslow, Claëson, Hellström, Billing* och *Friherre Marks von Würtemberg* skäligt att, med ändring af Hofrättens utslag, fastställa det slut, hvartill Rådstufvurätten kommit i fråga om den mot Otto Wilhelm Broms och Öberg förda ansvarstalan samt på det sätt fastställa Rådstufvurättens domslut i ersättningsfrågan, att nyssbemälde parter jemte dödsboet efter Gustaf Emil Broms förpligtades att, hvilken af dem gälda gitte, utgifva det af Rådstufvurätten stadgade ersättningsbelopp.

Justitierådet *Grefberg* yttrade:

„Emedan fartygets öfverbyggnad, hvilken vid mätningen i Juni 1899 endast akterut varit öppen på ömse sidor om maskinisthytterna, der de i öfverbyggnaden varande gångar utmynnade, derefter undergått sådan ändring, att dessa gångar kunnat helt och hållet tillslutas med luckor, inpassade i grofva karmar och fästade med järnbommar och skrufbultar, hvarigenom gångarna blifvit tjenliga till inrymmande af annat gods än sådant, som kan föras på ett öppet däck,

samt oberoende af frågan huruvida redan vid nämnda mätning öfverbyggnaden skolat i sin helhet ingå vid beräkning af fartygets bruttodrägtighet, efter vidtagande af berörda förändring det måste blifvit uppenbart att, jemlikt 13 § i förordningen angående skeppsmätning den 12 Nov. 1880, någon del af öfverbyggnaden ej vidare bort vid dylik beräkning undantagas,

ty och som fartygets afgiftspligtiga drägtighet till följd af denna anordning för tillslutning af öfverbyggnaden och genom vidtagna anordningar med en del hytter befunnits vid ommätningen år 1900 ökad med sammanlagdt 103,84 registertons,

samt Konsuln Broms, Ingeniören Broms och Öberg såsom ledamöter i bolagets styrelse underlåtit att om förändringarna göra sådan anmälan, som föreskrifves i 28 § af nyssberörda förordning,

pröfvar jag rättvist att, med ändring af Hofrättens utslag, dels fastställa Rådstufvurättens beslut i fråga om ansvarsyrkandet mot Ingeniören Broms och Öberg och dels förpligta dem och dödsboet efter Konsuln Broms att gemensamt eller hvilken bäst gälda gitter godtgöra statsverket mistade skeppsumgälder för åren 1899 och 1900 med 311 kr. og 52 öre".

Justitierådet *Skarin* fann klaganden icke hafva anfört skäl, som kunda verka ändring i Hofrättens utslag.

Indhold: 77. Norges Høiesteret: Arendals Sjøforsikringsselskab mod Skibsreder C. H. Sørensen. — 78. Kungl. Maj:ts Utslag: Th. Eksandh emot Konsul G. E. Broms m. fl. såsom styrelseledamöter i rederiaktiebolaget Luleå — Ofoten.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 27	Aargang V	1904

79.

Drammens Sjøret, den 13de December 1904.

Dampskib „Barbro"s Rederi

(Advokat Carl Lundh)

mod

A/S Holmen—Hellefos

(Overretssagfører A. Blackstad, Drammen).

Klausulen „free on rail" forpligter ikke Skibet til at betale Kanalafgifter paa Ladningen i Manchester-Kanalen.

Ved Sjøretsstævning af 31te Mai 1902, der faldt i Rette den 9de Juni næst efter, har D/S „Barbro"s Rederi her for Retten sagsøgt A/S Holmen—Hellefos til Betaling af £ 135.0.0 udgjørende Rest paa Fragt for et med „Barbro" fra Drammen til Manchester skibet Parti Træmasse, og har efter forgjæves anstillet Forligsmægling i Deduktionsindlæg af 31te Mai 1902 nedlagt saadan *Paastand:*

At indstævnte A/S Holmen—Hellefos til D/S „Barbro"s Rederi tilpligtes at betale £ 135.0.0 — et Hundrede tretti fem pounds british sterling — enten i denne Valuta eller i norske Penge efter Betalingsdagens Kurs med Renter fra Sagens Berammelse samt Sagens Omkostninger.

Indstævnte har taget til Gjenmæle og i Indlæg af 4de Juli 1902 *paastaaet* sig frifundet og hos sidstnævnte tilkjendt Sagsomkostninger.

Efter Proceduren og det derunder fremlagte er Sagens faktiske Sammenhæng følgende:

Ved Certeparti af $^{3}/_{12}$ 1901 befragtede A/S Holmen—Hellefos i Drammen D/S „Barbro" for en Transport af en Ladning Træmasse til Manchester efter en Fragt af 7 Shilling 9 Pence pr. Ton à 20 cwt. „delivered free on rail" (ɔ: leveret frit paa Jernbanen). Denne Klausul har Indstævnte forstaaet saa, at Skibet ogsaa skulde bære *Ladningens* i Manchester paaløbne Kanaludgifter, og har foranlediget, at *Modtageren* af et Parti paa 5 400 Baller Træmasse af Fragten tilbageholdt et Beløb af £ 135,0,0, udgjørende de paa dette Parti faldende Kanaludgifter.

Befragtningen af „Barbro", hvis Rederi er Brødrene Biørnstad, Christiania (og Sarpsborg), formidledes ved Skibsmæglerne Pehrson & Wessel i Drammen, der forhandlede derom med Mægler- og Rederfirmaet Camillo Eitzen & Co. i Christiania (paa Vegne af Brødrene Biørnstad).

Angaaende Indholdet af disse Forhandlinger, der foregik gjennem Telefonen, hersker der ikke Enighed mellem Parterne, idet Citantskabet hævder, at der, forinden Befragtningskontrakten var endelig afsluttet, blev gjort udtrykkelig opmærksom paa, at Kanaludgifter paa Ladningen var Skibet uvedkommende, medens Indstævnte paastaar, at der paa dets Side blev specielt pointeret, at Fragten skulde dække alle med Transporten til Jernbanevognene i Manchester forbundne Udgifter, ogsaa canal-tolls paa Ladningen.

Da Lasten i Drammen var indtaget, gav „Barbro"s Fører, Halvorsen, Ladningseierne Konnossement, dateret 14de December 1901, hvori foruden Certepartiets Udtryk: „delivered — — — (at — — — port of Manchester dock) free on rails", var indtaget følgende Klausul: — — — — $^{7}/_{9}$ d. pr. ton in full incl. canal tolls and all other conditions as per charter party af $^{3}/_{12}$ 01".

Efterat imidlertid Tvisten mellem Parterne angaaende Befragtningskontraktens Forstaaelse var opstaaet, har det indstævnte Firma, efter hvad der er in confesso for at betrygge nævnte Fører Halvorsen for Ansvar fra Rederiets Side, i en Skrivelse til Hal-

vorsen af $^{21}/_{12}$ 02 erklæret, at naar det har forlangt, at „Barbro"s Rederi skal betale canal tolls, saa er dette ikke paa Grundlag af, at der i Konnossementet blev indført „including canal tolls", men fordi det ifølge Certepartiet af $^{3}/_{12}$ 01 anser Skibet forpligtet dertil, uanseet denne Tilførsel, der — heder det videre — saaledes for den Sags Skyld selvfølgelig kan ansees uskrevet.

Uden at Beskaffenheden af den omprocederede Kanal-Afgift er nærmere defineret, maa det ansees in confesso (kfr. saaledes den nedenfor omhandlede Skrivelse af $^{27}/_{11}$ 03 fra Superintendenten for Manchesterkanalkompaniet), at den er en af Ladningen beregnet og paa denne hvilende Afgift, hvis Størrelse andrager til 2 Shilling 6 Pence pr. Ton, saaledes at den paa Indstævntes Ladning, der udgjorde 1 080 Tons, hvilende Afgift beløber sig til som i Stævning og Paastand anført £ 135.0.0 (eller efter en Kurs af Kr. 18,16 = Kr. 2 451,60).

Til Begrundelse af sit Krav paa den fulde stipulerede Fragt har nu Citantskabet for det første gjort gjældende, at Skibet har intet med Ladningens Kanaludgifter at bestille, og at Klausulen free on rail, ligesaalidt som den almindelige Klausul „frit fra Skibsside", har noget at gjøre med Kanaludgifter paa Lasten. Som Bevis herfor anføres, at af det med „Barbro" indskibede Parti blev en Del leveret en anden *Modtager,* der som en Selvfølge betalte sin Del af Kanaludgifterne. Citantskabet formener, at Indstævnte har Bevisbyrden for, at der existerer nogen Koutume, der medfører Pligt for *Skibet* til at bære Ladningens Kanaludgifter, hvilket benægtes; tvertom maa der et udtrykkeligt Forbehold til, naar man ønsker Ladningen fri for disse, og som et Exempel paa et saadant Forbehold har Citantskabet fremlagt en udfyldt Certepartiblanket fra the granite Corporation ltd. Glasgow, hvor der i Texten er indført — — — „delivered free into trucks (Jernbanevogne) in full of harbour and canal dues on ship *and cargo* and of all port charges whatsoever etc. — — — —".

Citantskabet har videre anført, at det ikke kan erkjende, at Indstævnte har staaet i den Tro, at Kanaludgifterne skulde bæres af Skibet, og er ialfald denne Tro ikke vel begrundet, tvertom paastaar Citantskabet, — som foran nævnt —, at der under Kontraktsunderhandlingerne blev udtrykkelig taget Forbehold om, at canal dues var Skibet uvedkommende, og maa da Indstævnte være bundet af den af Mæglerne under fuld Konsens sluttede Kontrakt, og paa dette Punkt — siger Citantskabet — er ialfald ingen Indsigelse fremsat.

Hvad Kapteinens (Halvorsens) Underskrift paa Konnossementet angaar, gjør Citantskabet gjældende, at denne ikke kan binde sit Rederi mod Certepartiet, hvortil der forøvrigt i Konnossementet henvises, men dernæst har Kapteinens Underskrift alene havt sin Grund i Uopmærksomhed fra hans Side. Under Paaberaabelse af den foran citerede Skrivelse fra Indstævnte til Kapteinen, samt af en ligeledes fremlagt Skrivelse af $^{19}/_{3}$ 02 fra Pehrson & Wessel til Citantskabet, hvori refereres en Samtale med en af Indstævntes Direktører (Bankchef Børresen), som herunder skal have udtalt, at det ikke er paa Basis af Konnossementet, at Indstævnte formener Skibet bør betale canal tolls, hævder Citantskabet derhos, at Indstævnte (ved disse Skrivelser) definitivt har frafaldt Adgangen til at gjøre Kapteinens Feil gjældende overfor Rederne.

Imod denne Citantskabets Begrundelse har Indstævnte paa sin Side insisteret paa, at Ladningen for den omforenede Fragt skal bringes paa Jernbanevogne i Manchester, og Kontraktsbestemmelsen „free on rail" kan efter sin Ordlyd ikke betyde andet end, at Skibet, indtil Ladningen er bragt paa Jernbanen, skal betale alle Udgifter ved Transporten til det Tidspunkt og dette Sted, saaledes ogsaa Kanaludgifterne. I denne Tro har Indstævnte staaet, og vil Citantskabet hævde, at det citerede Udtryk betyder noget andet, da skylder Citantskabet derfor Bevis.

Subsidiært støtter Indstævnte sig til den med „Barbro"s Fører ved Konnossement udtrykkelig afsluttede Overenskomst, som paabinder Skibet at udrede Kanaludgifterne, og bestrides det bestemt, at Indstævnte i Forhold *til Citantskabet* har frafaldt sin Ret efter Konnossementet.

Uden her i videre Udstrækning at hidsætte Parternes Fremstillinger og Argumenter, skal Retten strax med Hensyn til den Støtte, Indstævnte formener at have i det tidtnævnte Konnossementsforbehold bemerke, at den tiltrods for Vidneførselen maa give Citantskabet Medhold i, at Indstævntes (overfor Kaptein Halvorsens afgivne) Erklæring om, at Forbeholdet kan ansees uskrevet, for at faa noget fornuftigt Indhold, maa opfattes som en definitiv Fraskrivelse af Adgangen til derpaa at bygge nogen mulig Ret. Det er under disse Omstændigheder for Retten ufornødent at afgjøre, hvorvidt Rederiet i det foreliggende Tilfælde vilde være bundet af Førerens Vedtagelse af Konnossementet, kfr. Sjøfartslovens § 48.

Hvad dernæst Parternes Pligter og Rettigheder efter Befragtningskontrakten angaar, vil Retten først have at afgjøre, hvorvidt den omtvistede canal toll under Fragtslutningen blev specielt omhandlet og om dens Overtagelse af den ene eller den anden Part blev udtrykkelig eller stiltiende gjort til Kontraktsvilkaar.

Angaaende dette væsentlige Spørgsmaal er Retten efter Granskning af de derom tilrettelagte Oplysninger, kommet til den Opfatning, at Kanaludgifterne under Kontraktsslutningen var Indstævnte ubekjendt og derfor laa udenfor Indstævntes Overveielser, samt videre, at der paa den anden Side ikke fra Citantskabets Side overfor det *indstævnte Firma* blev taget noget udtrykkeligt Forbehold om Frihed for samme. Derimod anser Retten det — trods 1ste Kontravidnes, Pehrsons, Vidneprov — ialfald sandsynliggjort, at Rederiets Repræsentant, Camillo Eitzen & Co., ved Underhandlingerne havde Kanaludgifter paa Lasten for Øie, uden at det dog lader sig sige, om disses Omfang vidstes, ligesom der er tilveiebragt adskillig Formodning for, at Camillo Eitzen & Co. før Befragtningskontrakten var perficeret eller ialfald res integra — overfor Mæglerne Pehrson & Wessel i Drammen tog Forbehold om, at canal dues skulde være Skibet uvedkommende, uden at dette gav Anledning til nogen Reklamation fra Indstævntes Side. Denne Formodning finder Retten navnlig begrundet ved den af Citantskabet i Kopi og senere af Indstævnte in originali fremlagte Skrivelse af $^{3}/_{12}$ 01 fra Camillo Eitzen & Co. til Pehrson & Wessel, kfr. Do.s Skrivelse af $^{11}/_{2}$ 02 til Citantskabet.

Naar alligevel Retten antager, at der ikke kan tillægges denne Omstændighed (afgjørende) Betydning, er det, fordi der ikke efter de foreliggende Oplysninger mod Indstævntes Benægtelse kan gaaes ud fra, at Pehrson & Wessel ved Fragtslutningen optraadte som Indstævntes Fuldmægtig, saaledes, at Pehrson & Wessels mulige Undladelse af strax at sætte Indstævnte ind i Situationen — hvad Retten maa antage ikke er skeet — gaar ud over Indstævnte.

Paa dette Punkt finder dog Retten at maatte give Udtryk for sin Forbauselse over, at Camillo Eitzens allarmerende Skrivelse af $^{8}/_{12}$ 01 til Pehrson & Wessel ikke gav Anledning til noget Skridt fra Indstævntes Side i Tiden mellem dets Modtagelse af Pehrson & Wessel — antagelig $^{4}/_{12}$ eller $^{5}/_{12}$ 01 og det Tidspunkt Ladningen begyndte at indskibes, nemlig 9de s. M., og det uagtet Brevet var egnet til at fremkalde Forstaaelsen af, at her forelaa en betydelig Uoverensstemmelse. nemlig paa den ene Side mellem en effektiv Fragt af: 7/9 + 2/6 = *10/3 d,* paa den anden Side:

7/9 ÷ 2/6 = *5/3 d.* Denne paafaldende Omstændighed kan alene forklares ved, at Indstævnte om det af Pehrson & Wessel fik Kjendskab til Skrivelsen — hvad Indstævnte maa antages at have faaet ialfald, forinden Konnossementet den $^{14}/_{12}$ 01 udfærdigedes — endnu da ikke havde Overblik over, at der virkelig kunde blive Tale om Kanaludgifter paa Ladningen og disses Størrelse.

Selv om det videre — skjønt staaende i Strid med den ovennævnte Skrivelse af $^{8}/_{12}$ 01 — ved 2det Kontravidnes (Holmens) Svar ad Spørgsmaal 6 under den af Indstævnte den 5te Juni 03 foranstaltede Vidneførsel findes bevist, at der af Vidnet, — som den, der forhandlede om Befragtningen af „Barbro" med (eller gjennem) Pehrson & Wessel — specielt betonedes, at „*alle* Udgifter skulde bæres af Fragten", kan ikke Retten erkjende, at det ved dette almindelige Forbehold utvetydig tilsigtedes — og af Modparten opfattedes derhen — at garantere Befragteren mod en saadan Udgift som canal toll paa Ladningen. Nærmest havdes formentlig ved dette Krav eller Forbehold for Øie *Transportudgifter* af enhver Slags.

At der ved Certepartislutningen indgik som en *stiltiende*, men selvgiven og for Citantskabet evident Forudsætning fra Indstævntes Side, at Ladningen af Skibet skulde transporteres frem til Jernbanevognene i Manchester Dock for den stipulerede Fragt, og saaledes, at *enhver* mellemkommende Afgift eller Udgift skulde være Indstævnte uvedkommende, kan Retten heller ikke antage. Der kan utvivlsomt tænkes og paavises Afgifter paa Ladningen af saa speciel Art, at der ikke kan være Tale om et anse dem indbefattede i Fragten efter den heromhandlede Certepartiklausul.

Det er da efter det Anførte Rettens Antagelse, at Sagen mellem Parterne ved Kontraktslutningen stod saaledes, at Citanten kjendte til, at der vilde paaløbe Kanaludgifter paa Ladningen og *forudsatte* sig fri for disse, medens Indstævnte ikke havde særlig Kjendskab dertil; men forudsatte sig fri for *alle* Udgifter udover Fragten.

Naar det til Støtte for Indstævntes Paastand om Kontraktens Forudsætninger i denne Forbindelse har været stærkt fremholdt, at Indstævnte umulig kunde modtage et Fragttilbud af 7/9 + Kanaludgifter 2/6 = 10/3, naar Indstævnte havde just refuseret en af A. F. Borch for Wilsonlinjen tilbudt Fragt af 9/8 inclusive canal toll, skal Retten hertil — næst at anføre, at det ikke findes bevist, at Indstævnte, da det refuserede sidstnævnte Fragt, kjendte til Kanaludgifterne — derhos bemærke, at Citantskabet paa sin

Side med samme Føie hævder, at det umulig kunde nøie sig med en Fragt af 7/9 + 2/6 = 5/3, „der vilde være meningsløs"; og herpaa ligger saa meget større Vægt, naar man — som Retten gaar ud fra, at Citantskabet kjendte til, at der existerede Kanaludgifter paa Ladningen, og herimod finder ikke Retten, at det i nævneværdig Grad bør komme i Betragtning, at „Barbro", som af Indstævnte uimodsagt anført, kunde acceptere den billige Fragt, fordi den ikke — som Wilsonbaaden — var Rutebaad, og at Partiet var saa stort som in casu.

Videre skal bemerkes, at ihvorvel det end i mange Tilfælde kunde siges, at Citantskabet var den, der havde Pligten til at kjende Forholdene, og som, efter hvad der maa antages, ogsaa faktisk kjendte canal-tollen, var nærmest til i dette Tilfælde at lide ved Kontraktens Ufuldstændighed (Uklarhed), saaledes at Citantskabet derfor maatte ansees at have paataget sig at realisere Indstævntes paastaaede Forudsætning om at være fri al tænkelig Omkostning udenfor Fragten, finder dog Retten ikke, at dette Moment in casu kan tillægges en saadan Virkning, saameget mindre, som Indstævnte som foran anført har undladt i Tide at sørge for, at Spørgsmaalet reistes, hvorved Tvivlen kunde være fjernet.

Retten antager saaledes, at Tvisten ikke kan løses ud fra Parternes Kontraktsunderhandlinger og de til Grund for disse liggende respektive Forudsætninger, men at Sagens Udfald afhænger af en Fortolkning af selve Certepartiets Udtryk, m. a. O. af det Indhold, der ligger i Clausulen: „free on rails".

Sproglig betyder dette — i Certepartiblanketter ingenlunde sjelden forekommende Udtryk, — at Ladningen for den aftalte Fragt skal føres frem — in casu — til Manchester Dock og fra Skibet i Land paa Jernbanevogne der.

Begge Parter paaberaaber sig til Støtte for sin Opfatning Klausulens Ordlyd, medens Indstævnte hævder, at Klausulen maa forstaaes bogstavelig derhen, at Skibet indtil Ladningen er bragt paa Jernbanen skal betale *alle* Udgifter ved Transporten til dette Tidspunkt og paa dette Sted, saaledes ogsaa Kanaludgifterne („helt frem til free on rail uden Udgift for Indstævnte"), saa gjør Citantskabet gjældende, at frit paa Jernbane betyder ikke andet end, at Ladningen uden Udgift for Ladningseierne ved Ankomsten skal bringes fra Skibets Rum og over paa Jernbanevogne, og naar Indstævnte synes at ville gjøre „on rails" til en Stedsbestemmelse og „free on rails" til en Kontraktsbestemmelse

om udgiftsfri Transport frem til dette Bestemmelsessted, vil ingen være i Tvivl om, at Klausulen] „frit paa Kai" ikke paafører Skibet Ansvar for Ladningens specielle Udgifter, — og „frit paa Jernbane" medfører intet større Ansvar for saadanne Udgifter. Overfor Indstævntes „indtil" eller „helt frem til free on rails", betoner Citantskabet, at der ikke staar „free to free on rail etc.". men alene „free on rails", og Lastens separate mellemkommende Udgifter (f. ex. Indførselstold o. l.) er Skibet uvedkommende.

At Klausulen „free on rail" ogsaa under denne Opfatning har sin Betydning (som en *„Losseklausul"*) mener Citantskabet fremgaar bl. a. deraf, at denne Losningsmaade medfører f. Ex. forøgede Stuvningsomkostninger ved at lægge Lasten i Jernbanevogne istedetfor som sædvanlig over Rælingen eller paa Kaien.

Det har ikke lykkedes nogen af Parterne at fastslaa, hvad der i faktisk passerede Tilfælde ved Anvendelsen af den omtvistede Klausul under analoge Vilkaar er den koutumehævdede Praxis. Af Certepartier med lignende Klausul er kun fremlagt det før nævnte vedkommende The granite Corporation ltd. — i ubekræftet, men ikke bestridt Copy, — hvor Udtrykket: „delivered free into trucks" er suppleret med: „in full of harbour and canal dues on ship and cargo — — — etc.".

Derimod er der af Citantskabet fremlagt en Række Udtalelser fra engelske Mæglerfirmaer angaaende Klausulens Forstaaelse. afgivet paa Foranledning af Spørgsmaal fra Citantskabet i Sagens Anledning, ligesom der af Indstævnte er produceret et paa samme Maade fremkommet Responsum af den saakaldte „Manchester Ship canal company's chief traffic Superintendent", Herbert M. Gibson.

Uden at Retten kan indrømme nogen af disse Udtalelser autoritativ Vægt eller anse det berettiget at tillægge den afgjørende Betydning som Udtryk for en fast og sikker Koutume, — dertil haves for liden Betryggelse mod, at de er farvet af den Anvendelse, de skulde tjene, og den Maade, hvorpaa Spørgsmaalet er stillet — maa det dog erkjendes, at flere af Erklæringerne indeholder betydningsfulde Bidrag til Klausulens Bedømmelse, saaledes exempelvis den i Skrivelse fra Henry Tyrer til Vogt & Maguire, Liverpool af $^{19}/_{1}$ 04 (Bilag 9 til Citantskabets Indlæg af $^{26}/_{2}$ 04) og den i Skrivelse fra Sinewright, Bacon til Vogt & Maguire af $^{2}/_{1}$ 04 (Bilag 2 til Citantskabets Indlæg af $^{11}/_{6}$ 04).

Tilsammentagne findes de i Citanskabets Favør gaaende Erklæringer at indeholde en ikke ringe Støtte for Citantskabets Forstaaelse. Herimod findes „Superintendentens" i Indstævntes

Favør gaaende Erklæring ikke at fortjene nogen særlig stærk Vægt, saavel fordi der ikke mod Citantskabets Benægtelse er godtgjort, at han paa det her foreliggende Omraade er nogen faglig Autoritet, som paa Grund af Udtryksmaaden i den nævnte Erklæring og den senere til Citantskabet afgivne Erklæring, der er affattet i end vagere Udtryk.

Foruden de hernævnte Responsa er af Indstævnte irettelagt en saakaldt „Schedule" vedkommende Afgifter for Manchester og Manchesterkanalen, hvis Regler Indstævnte i Indlæg af $^{25}/_{8}$ 03 formener afgjort taler for dets Paastand.

Uden at finde det fornødent i Detalj at indgaa paa den af Indstævnte hævdede Oversættelse og Fortolkning af Schedulens Bestemmelser, hvad der er saa meget unyttigere som der under Proceduren intet foreligger oplyst angaaende Indholdet af den Kjøbekontrakt, hvoraf der af Indstævnte trækkes Konsekvenser, skal Retten med Hensyn til dette Punkt kun bemærke, at den ikke kan give Indstævnte Medhold i, at Schedulens Regelværk har afgjørende Betydning for Sagen, og det fordi efter Rettens Opfatning Schedulen efter dens Øiemed kun indeholder Regler for Indfordringen af de paa Last og Skib stipulerede Kanalafgifter, gaaende ud paa, at den indkrævende Myndighed vil være uafhængig af, hvorledes disse Udgifter er fordelte mellem Afskiber, Modtager og Bortfragter, og uden at det er godtgjort, at der ved disse Forretningsreglers Istandbringelse er taget Hensyn til, hvad der i Befragtningsforhold under de forskjellige Klausuler er sædvanligt med Hensyn til Udgifternes Fordeling mellem Skib og Ladningseier.

Det er videre Rettens Opfatning, at der ved Forholdets Bedømmelse maa helt bortsees fra de Forudsætninger, der knytter sig til den mellem Indstævnte og Ladningsmodtageren indgaaede Kjøbekontrakt. Det er klart, at Sælgeren overfor Kjøberen kan paatage sig Forpligtelser, der ingenlunde i og for sig gaar over paa Bortfragteren, og ligesaa in casu Citantskabet staar udenfor Forholdet mellem Kanalmyndighederne og Ladningsinteressenten, saaledes er det ogsaa uberørt af Forholdet mellem Sælger og Kjøber, i ethvert Fald naar dette ikke kjendes, og saadan Kundskab kan efter Proceduren ikke antages at have været tilstede. I denne Forbindelse vil Retten gjøre den Bemærkning, at der synes at have været Opfordring for Parterne til under Sagen at konstatere, hvorvidt Certepartier med Klausul „free on rail" *uden Tillæg* har Anvendelse saavel paa Steder, hvor Import er forbundet med særlige Kanaludgifter etc. paa Ladningen som i Havne,

hvor saa ikke er Tilfældet; men dette Spørgsmaal ligger udenfor Proceduren.

Spørgsmaalet om Betydning af Befragtningskontraktens: „free on rail" foreligger saaledes efter Rettens Opfatning i nærværende Sag ganske rent, og har Retten fundet at maatte give den af Citantskabet hævdede Forstaaelse sin Tilslutning, idet den i det Væsentlige tiltræder dets foran citerede Argumentation for dette Punkts Vedkommende.

Retten kan nemlig ikke antage, at der ved Udtrykket free on rail eo ipso tilsigtes at paabinde Bortfragteren de paa Ladningen hvilende særlige Afgifter. Der synes nemlig at maatte gaaes ud fra, at en Klausul som den heromhandlede maa fortolkes stricte, ikke udvidende. Formodningen maa være imod, at Udtrykket free on rail skal være tilstrækkeligt til at medføre en saa tung og paa Forhaand ofte uberegnelig Forpligtelse.

Under disse Omstændigheder maa Indstævnte have Bevisbyrden for, at „free on rail" er en Klausul, hvori der, efter Sædvane og Praxis i Befragtningsforhold, er nedlagt det Indhold, at ogsaa enhver Extraafgift paa Ladningen — in casu Kanaltold i Manchesterkanalen — bliver at bestride af den Reder, der underkaster sig saadan Certepartiklausul. Men denne Bevisbyrde har det ikke lykkedes Indstævnte at fyldestgjøre, hvorfor Citantskabets Paastand maa blive at tage tilfølge.

Det ene af Rettens sjøkyndige Medlemmer, Kaptein Pehrson, voterer for et andet Udfald, idet han er af den Opfatning, at „free on rail" betyder, at Skibet forpligter sig til at levere Ladningen paa Jernbanen og paatager sig Udgifterne derved, saaledes ogsaa canal tolls, landing dues og mulig anden paa Stedet forordnet Vareafgift. *Salg* „free on rail" Manchester har den Betydning, at *Sælgeren* ikke kan komme fra canal tolls m. v., naar han har paataget sig Klausulen. Dette kjender *Skibet* til og *overtager* ved „free on rail" *Sælgerens* Pligt til at betale disse Udgifter. Nogen anden Overenskomst behøves ikke, end denne Klausul, der netop er Forpligtelsens specielle Navn.

Det formenes indlysende, at der i Udtrykket „free on rail" ligger en dybere Betydning end blot den, at Skibet har at betale de muligens forøgede Udgifter ved at levere Ladningen fra Skibssiden til on rail. Havde dette været Meningen, vilde det kun været nødvendigt at indføre on rail, hvorved Hensigten var naaet.

Det er derfor det dissenterende Medlems Formening, at „free on rail" paalægger Skibet canal tolls, hvis det ikke reser-

verer sig derimod, f. Ex. ved den hyppige Klausul: „Canal toll to be paid by the receiver of the cargo".

Domsresultatet bliver efter det Anførte, at Indstævnte maa dømmes til at betale det paastaaede Beløb med *lovlige* Renter fra Sjøretsstævningens Berammelse den 4de Juni 1902, til Betaling sker.

Der raader inden Retten Enighed om, at Sagens Omkostninger paa Grund af de Tvivl, den frembyder, og i Betragtning af det af Indstævnte før Sagsanlægget gjorte Tilbud om at betale Halvdelen af det paasøgte Beløb, bør hæves mellem Parterne.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Aktieselskabet „Holmen—Hellefos", bør til Citantskabet, Dampskibet „Barbro"s Rederi, betale £ 135.0.0 — et Hundrede tretti fem pounds british sterling — enten i denne Valuta eller i norske Penge efter Betalingsdagens Kurs med 4 — fire — pro Cent deraf i aarlig Rente fra den 4de Juni 1902, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger mellem Parterne hæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Retten hævet.

Evensen.

Oluf M. Olsen. *Nils Pehrson.*

80.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 21. Decbr. 1904.

Rhederiet for Dampskibet „Kronborg"
(Overretssagfører I. Kondrup)

mod

Dampskibsselskabet „Vulkan", ved dets korresponderende Rheder: Skibsrheder C. P. Jensen
(Højesteretssagfører Asmussen).

S/S „Kronborg" paatræffer S/S „Vulkan" med Maskinskade og tager den paa Slæb ind til sikker Havn efter nogle Timers Slæbning. S/S „Kronborg" tilkjendtes 11 000 Kroner i Bjergeløn. Det reddedes Værdi udgjorde ialt ca. 160 000 Kroner.

Det i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskib „Vulkan", ført af Kaptajn R. Nielsen og tilhørende Dampskibsselskabet „Vulkan", blev den 12te Marts 1904 Kl. 3.45 Morgen, da det befandt sig omtrent 10 Kvartmil øst for Europapynten paa Rejse fra Porman til Rotterdam med en Ladning Jernerts, ramt af det Uheld, at Trykaxlen saavelsom Tryklejet og Trykpanden brækkede, antagelig som Følge af, at Skruen var stødt mod et flydende Vrag. Vinden var sydøst; det blæste stærkt, og Søgangen var betydelig. Der blev strax paabegyndt Forsøg paa at udbedre Skaden, men, da Skibet laa med Bredsiden mod Søen og rullede meget stærkt, skønt alle Sejl bleve tilsatte for at stive det af, blev Arbejdet forsinket og i høj Grad vanskeliggjort. Om Eftermiddagen tog Vinden og Søgangen til, idet svære Søer skyllede over Dækket, og, da Vejret var meget truende med faldende Barometer, blev Forsøget paa Skadens Udbedring opgivet Kl. 3, efter at det ved Raadslagning af Officererne var besluttet at søge Hjælp for at faa Skibet slæbt til Gibraltar. Kort efter kom en Damper i Sigte, til hvilken der blev givet Signaler om Assistance, hvorefter Damperen, der viste sig at være „Kronborg" af Helsingør, ført af Kaptajn C. A. Jeppesen, som med en Ladning Kul var paa Reise fra Swansea til Taranto, ændrede sin Kurs og holdt ned mod „Vulkan", som da befandt sig 15 Kvartmil sydost for Europapynten og vedblivende drev østefter. Efter at „Kronborg" var kommet paa Prajehold og Kaptajn Jeppesen paa Forespørgsel havde givet Tilsagn om at hjælpe „Vulkan" ind til Gi-

braltar, blev „Kronborg“ lagt i Læ af „Vulkan“, og da der paa Grund af dette Skibs Rullen ikke kunde sættes nogen Baad ud derfra, blev en Jolle fra „Kronborg“ sat i Vandet, bemandet med 1ste Styrmand og 3 andre Mænd som bragte en Line fra „Vulkan“ til „Kronborg“. En Staaltrosse fra „Vulkan“ blev nu halet ombord i „Kronborg“ og fastgjort der, hvorefter „Kronborg“ Kl. 4 eller maaske lidt senere begyndte at slæbe „Vulkan“. Denne Bugsering vedvarede saa til Kl. 9.30 eller maaske Kl. 10 Eftermiddag, da „Vulkan“ ankrede i Gibraltarbugten paa 26 Favne Vand. Der blev ikke sluttet Overenskomst om Bjærgelønnens Størrelse, men man blev enig om, at denne skulde fastsættes af nærværende Ret eller ved Voldgift.

Rhederiet for Dampskibet „Kronborg“ paastaar nu under denne mod Dampskibsselskabet „Vulkan“ ved dets korresponderende Rheder: Skibsrheder C. P. Jensen anlagte Sag de nævnte Indstævnte tilpligtede at betale en Bjærgeløn af 35 000 Kr. med Renter deraf 5% aarlig fra Stævningens Dato den 8de Juni 1904 under Tvang af Exekution i Dampskibet „Vulkan“ med staaende og løbende Redskaber, dets Fragt og Last. De Indstævnte paastod sig frifundne mod at betale Bjærgeløn efter Rettens Skøn, ikke over 5500 Kr.

Efter de Retten forelagte Oplysninger var Dampskibet „Kronborg“ assureret for 255 000 Kr.; Værdien af Ladningen var 11—1200 £, og Fragten udgjorde ca. 650 £. „Vulkan“ var assureret for 215 000 Kr.; Ladningen havde en Værdi af ca. 800 £, og Fragten udgjorde omtrent 926 £. Sagsøgerne have anslaaet „Vulkan“s Værdi i dens beskadigede Tilstand til 10 000 £, men ifølge en i Rotterdam, hvortil „Vulkan“ blev bugseret fra Gibraltar, den 9de April foretagen Vurdering skal Skibets Værdi dengang kun have andraget ca. 126 000 Kr. Det maa forudsættes, at „Vulkan“ ikke ved egen Hjælp kunde have naaet ind til Gibraltar. Ifølge en af Kaptajn Jeppesen afgiven Vidneforklaring skal „Vulkan“ derhos have haft Slagside hidrørende fra, at Ladningen havde forskudt sig, men Rigtigheden heraf have de Indstævnte benægtet, og der er iøvrigt ikke Grund til at antage, at den Situation, hvori „Vulkan“ befandt sig, har medført særlig Fare for Skib eller Mandskab. Paa Grund af det urolige Vejr var Indslæbningen af Vulkan“ til Gibraltar forbunden med en Del Vanskelighed og Besvær, men nogen videre Risiko synes dog „Kronborg“ ikke at have løbet, bortseet fra at

det ved den skede Forsinkelse blev udsat for at miste en Fragt, hvilken det dog alligevel naaede at faa.

Idet Retten under Hensyn til samtlige Omstændigheder finder, at den fortjente Bjærgeløn passende kan ansættes til 11 000 Kr. med Renter deraf som paastaaet, vil der med den deraf følgende Forandring være at give Dom efter Sagsøgernes Paastand, mod hvilken der iøvrigt ikke er fremsat nogen Indsigelse.

Sagens Omkostninger, som begge Parter paastaa sig tilkjendt, ville efter Omstændighederne være at ophæve.

Under Sagen foreligger ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Dampskibsselskabet „Vulkan" ved dets korresponderende Rheder: Skibsreder C. P. Jensen bør under Tvang af Exekution i Dampskibet „Vulkan" med staaende og løbende Redskaber, dets Fragt og Last til Sagsøgerne: Rhederiet for Dampskibet „Kronborg" betale 11 000 Kroner med Renter deraf 5% aarlig fra den 8de Juni 1904, til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

81.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 21. December 1904.

F. W. Koepke af Stolpemünde som Rheder for Dampskibet „Forsteck"

(Højesteretssagfører Asmussen)

mod

G. Halkjer & Co. af København

(Overretssagfører M. Carlsen).

Et Parti Havre befindes ved Udlosningen at være delvis bedærvet, og det udtales i Besigtelsen, at dette godt kunde skyldes den Omstændighed, at Havren efter Indlastningen havde henligget i over 3 Uger i Skibet uden at lempes eller kastes, idet Konnossementerne først var udstedt saa lang Tid efter Indlastningen. Rederiet antages imidlertid ikke at have noget Ansvar for Skaden, idet Skibets Fører ikke kunde antages at have nogen Forpligtelse til at udstede Konnossement, forinden det forlangtes af Afskiberen.

Ved et den 22de Januar 1904 udstedt Konnossement erkendte Kaptajn Kasten som Fører af Dampskibet „Forsteck", som da laa for Stolpemünde for at seile til København, at have modtaget af „Stolper Kornverkaufgenossenschaft" tre nærmere betegnede Partier god, sund Havre af Vægt tilsammen ca. 420 000 Kg., der vare indladede hver for sig, og som i samme gode Tilstand skulde afleveres i København, idet han dog ikke skulde være ansvarlig for Indhold, Maal, Vægt, Kvalitet, Lækage, Fordærvelse og Beskadigelse. De omtalte Partier Havre vare allerede den 30te og 31te December 1903 og den 2den Januar 1904 blevne indladede i Skibet og vare af Afladerne, under 9de Januar 1904, solgte til de Indstævnte: G. Halkjer & Co., som indløste Konnossementet ved Betaling af Købesummen. Da det efter Skibets Ankomst til København den 25de Januar 1904 ved Udlosningen viste sig, at et af Partierne — ca. 150 000 Kg., der vare indladede i Agterrummet, — ikke var sundt, lod de Indstævnte den 28de s. M. afholde en Besigtigelses- og Skønsforretning derover ved tvende af Retten udmeldte Mænd, som fandt, at den paagældende Havre var usund med røde Kærner, og udtalte, at denne Usundhed godt kunde være fremkommen ved, at Havren havde henligget i over 3 Uger i Skibet uden at lempes eller kastes. Mændene skønnede derhos, at Havren var 35 Øre mindre værd pr. Centner end sund Havre af samme Kvalitet. Da de Indstævnte derefter nægtede at betale den betingede Fragt, der udgjorde 2512 Rmk. 40 Pf., anlagde Sagsøgeren: F. W. Koepke af Stolpemünde, som Rheder for nævnte Dampskib, nærværende Sag, hvorunder han paastaar de Indstævnte tilpligtede at betale det nævnte Beløb med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 22de Juni 1904.

De Indstævnte gøre gældende, at Konnossementet efter Sølovens § 132 burde have været udfærdiget af Kaptajnen eller Rhederen umiddelbart efter at Ladningen var kommen ombord, og at det alene skyldtes den urigtige Datering af Konnossementet, at de Indstævnte, der ikke ved Købet bleve gjort opmærksomme paa, at Havren allerede var i Skib, undlod at refusere denne. Idet de Indstævnte formene, at Skibets Rhederi som Følge heraf overfor dem maatte være ansvarligt for den Skade, der er bevirket ved, at Havren forlænge har beroet i Skibet, og derfor anse sig berettigede til i de paastævnte Fragtbeløb, som de have deponeret i Privatbanken, at afkorte det dem ved Havrens Usundhed paaførte Tab, som de med Tillæg af Omkostningerne ved

Skønsforretningen have opgjort til 1210 Rmk., have de nedlagt Paastand om Frifindelse mod af det deponerede Beløb at frigøre 1302 Rmk. 40 Pf. med Renter som paastaaet.

Der maa imidlertid gives Sagsøgeren Medhold i, at der ikke har paahvilet Rhederiet eller Skibets Fører nogen Forpligtelse til at udstede Konnossement, før det blev forlangt af Afladerne, og da der herefter ikke foreligger nogen Hjemmel for de Indstævnte til trods det i Konnossementet tagne Forbehold at kræve Erstatning hos Rhederiet for deres Tab ved Havrens Usundhed, vil der være at give Dom efter Sagsøgerens Paastand.

Sagens Omkostninger, som begge Parter paastaar sig tilkendt, findes de Indstævnte at burde betale Sagsøgeren med 100 Kr.

Under Sagen foreligger ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: G. Halkjer & Co. bør til Sagsøgeren: F. W. Koepke af Stolpemünde som Rheder for Dampskibet „Forsteck" betale de paastævnte 2512 Rmk. 40 Pf. med Renter deraf 5 % aarlig fra den 22de Juni 1904, til Betaling sker og Sagens Omkostninger med 100 Kr.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 79. Drammens Sjørets: Dampskib „Barbro"s Rederi mod A/S Holmen— Hellefos. — 80. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Rhederiet for Dampskibet „Kronborg" mod Dampskibsselskabet „Vulkan", ved dets korresponderende Rheder: Skibsreder C. P. Jensen. — 81. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: F. W. Koepke mod G. Halkjer & Co.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Sidste Hefter af Aargang V.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 28-29 | **Aargang V** | **1904**

82.

Bergens Sjøret, den 10de December 1904.

„Elida" m. fl.
(Sagfører H. Ameln)

mod

„Bergen"
(Sagfører O. Friele).

Ved urigtig Styring fra Slæbebaadens og det slæbte Fartøis Side støder sidstnævnte paa Grund. For den herved forvoldte Skade paa det slæbte Skib ansees Slæbebaaden ikke ansvarlig, fordi det slæbte Skib selv var medskyldig i den begaaede Feil. Rettens sjøkyndige Medlemmer anser heller ikke Slæbebaaden ansvarlig for Skaden paa det slæbte Fartøis Ladning, fordi der ikke var nogen Kontrakt mellem Ladningseierne og Slæbebaaden. Ved Forsømmelighed fra Slæbebaadens Side med at efterkomme en fra det slæbte Fartøi umiddelbart efter Grundstødningen given Ordre om snarest at blive slæbt i Havn, gik det slæbte Fartøi tilbunds, og for den herved forvoldte Skade paa det slæbte Fartøi og dets Ladning ansees Slæbebaaden ansvarlig.

Den for Citanterne fremlagte Stævning, dateret 17de Marts 1904, er saalydende: „Den 17de Februar sidstl. havde Bugserbaad „Bergen", der skulde nordover fra Bergen med en Skude for at ise Sild før Troye, samtidig ogsaa taget Raajægt „Ellida", lastet med Mel og andre Varer, paa Slæb. Efter Aftale skulde der være standset i Skjællanger til Konference. „Bergen" fortsatte imidlertid nordover og stødte senere paa Mikkelsbaaen, hvilket bevirkede, at ogsaa Jægten stødte, og blev denne meget læk. „Bergen" fortsatte derpaa sit Slæb indover Fensfjorden med den Følge, at Jægten sank midtfjords paa 100 Favne Vand et Stykke indenfor Hillesø. Da det herved forvoldte Tab af forskjellige Grunde kan tilskrives „Bergen"s Fører, stævner jeg herved paa Vegne af „Ellida"s Eiere ved Hr. A. Høyem og Ladningseierne DHrr. Gerdt Meyer og L. Eide „Bergen"s Rederi ved dets korresponderende Reder Hr. A. Hølen samt „Bergen"s Kaptein H. G. Obstfelder" etc.

Citanternes Paastand gaar ud paa, at de Indstævnte tilpligtes in solidum at betale dem Erstatning efter Skjøn for det lidte Tab med Renter og Omkostninger. De Indstævnte har paastaaet sig frifundne og tilkjendte Omkostninger.

Ifølge de for Jægten „Ellida" og Bugserbaad „Bergen" den 20de og 25de Februar 1904 optagne Sjøforklaringer var Aftalen den, at „Ellida", som var bestemt til Christiansund, skulde slæbes til Ronglevær, hvor „Ellida" skulde tørne, hvis det var saa stille at den ikke kunde komme videre nordover ved Hjælp af sine Seil. Den Skude, som Bugserbaaden havde med foruden „Ellida", skulde fra Ronglevær slæbes ind Fensfjorden og videre om Skjergehavnsleden til Bøfjorden (se den fremlagte Draft). Fra Bergen afgik Bugserbaaden med begge Fartøier, hvoraf Skuden var imellem den og Jægten, den 17de Februar Kl. 9 à 10 Aften i stille Veir. Bugserbaadens Fører J. Obstfelder kom paa Dæk om Natten omtrent ved Feie Fyr, hvor han selv tog Roret, og han bestemte sig da til istedetfor at gaa ind til Ronglevær gjennem Leden sydfra at gaa vestenom Ronglevær for derpaa at gaa ind dertil nordfra, idet han herom anfører, at det var mørkt og Landet var „hildrigt", og da der paa Grund af Vindstille var Landspeiling, saa frygtede han for, at Jægten med dens lange Slæber ca. 50 Favne ikke skulde styre ret gjennem Svingningerne ind til Ronglevær sydfra. Han styrede da, efter hvad der anføres i hans skriftlige Fremstilling ved Sjøforklaringen, nordover Feiefjorden med Holmengraa Fyr omtrent 1 Streg paa

Bagbords Baug, indtil han havde Rautingens Fyr omtrent $1^1/_2$ Streg vestenom Vetlejuvret og lagde, da Vetlejuvret var omtrent tværs, Kursen nordover, indtil Rautingen var omtrent $1^1/_2$ Streg paa Styrbords Baug, idet han vilde vedblive denne Kurs, indtil han kom ind i Rautingens Fyrs røde Sector. Efter en Stunds Forløb stødte imidlertid Bugserbaaden paa Mikkelsbaaen strax vest om Vetlejuvret. Skuden tørnede ved Stødet mod Bugserbaaden uden at berøre Baaen, hvorimod „Ellida" stødte mod Baaen, idet den løb op paa Bagbords (vestre) Side af Bugserbaaden. Efterat imidlertid begge var komne af igjen, viste det sig, at Bugserbaaden ikke var blevet mere læk, end at den kunde holdes læns, hvorimod Jægten havde faaet en alvorligere Lækage. Slæbningen blev imidlertid fortsat, og Kapt. Obstfelder bestemte sig da underveis til ikke at gaa ind (nordfra) til Ronglevær, idet han forklarer, at han fandt dette risikabelt paa Grund af den Tid, som vilde spildes dels derved, at man som Følge af den ugreie Led og Mørket maatte gaa med meget sagte Fart, og dels med at faa kortet ind paa Slæberen, hvilket sidste han antager vilde krævet mindst 7 à 8 Minutter, hvorimod han besluttede at gaa med Slæbet ind Fensfjorden forat naa Vikingvaag (se Draften). Da man var kommen forbi Ronglevær og et Stykke ind Fensfjorden, sank imidlertid Jægten paa dybt Vand, efter Kapt. Obstfelders Opgivende omtrent ret syd for Hillersø.

Retten skal bemærke, at hvad angaar at Kapt. Obstfelder ikke standsede ved Skjællanger, saa er Aftalen herom ikke godtgjort at have gaaet videre, end at der skulde standses her, hvis det var Modvind, men ikke i Tilfælde af Stille, som det den Nat var. Heller ikke findes der at være noget at udsætte paa, at Kapt. Obstfelder valgte at gaa vestenom Ronglevær, naar han fandt dette sikrere end at gaa ind dertil sydfra, og ingen bestemt Kurs var aftalt. Derimod maa Kapt. Obstfelders Forhold have været urigtigt med Hensyn til den Maade, hvorpaa der blev styret vest om Ronglevær. Da det er paa det Rene, at Veiret var fyrsigtbart, saa maatte man gaaet klar af Mikkelsbaaen, hvis der var blevet styret efter Fyrene, nemlig med Kurs paa Holmengraa Fyr, indtil man naaede den røde Sector af Rautingens Fyr (se Draften). At dette ikke skede, kan alene forklares derved at Kapt. Obstfelder, som han ogsaa selv opgiver, tog feil af Afstanden fra Land, angivelig fordi Luften var „hildrig" med Landspeilinger, som bragte ham i Vildrede. En Sjømand maa imidlertid vide, at han under Natseilads om Vinteren er udsat for at tage

feil i sin Bedømmelse af Afstandene, og det maa derfor betegnes som Uagtsomhed eller Uvorrenhed fra Kapt. Obstfelders Side, naar han i fuldt fyrsigtbart Veir og uden nogensomhelst Nødvendighed afveg fra den Kurs, som her anvises af Fyret og ifølge de to Lodsers Udsagn og Lodsforeningens fremlagte Erklæring ogsaa altid befølges, og som ufeilbarlig maatte have ført ham klar af Mikkelsbaaen. Retten maa imidlertid give Kapt. Obstfelder Medhold i, at under Bugsering er det slæbte Fartøi i Almindelighed at anse som det ledende og som det, der har at bestemme, hvilken Kurs der skal styres, og at Slæbebaaden ifølge Bugseringskontrakten maa være det slæbte Fartøi underordnet (kfr. Platous Sjøret Side 493). Men uagtet man ombord i Jægten selvfølgelig maatte kunne se, at der blev styret uden Hensyn til Fyrene, blev der intet gjort for at hindre det. Fra Jægten blev der ikke raabt til Slæbebaaden om at styre anderledes, og heller ikke blev Jægtens eget Ror lagt i den rigtige Kurs, hvilket, om det var gjort, maatte tvunget Slæbebaaden til at gjøre det samme, idet den i andet Fald maatte risikere at faa Slæberen brukket. At Jægtens Fører og den ene af Folkene ikke engang var paa Dæk ved Grundstødningen eller i Tiden nærmest før, da den feilagtige Kurs blev styret, maa selvfølgelig blive Jægtens Sag alene. Da Jægten saaledes, idet den fulgte Slæbebaadens Kurs. selv har styret urigtigt, og Grundstødningen kunde været forhindret, hvis den havde holdt den rette Kurs, saa antages der ikke fra dens Side at kunne gjøres Ansvar gjældende for den Skade. som forvoldtes ved Grundstødningen paa Mikkelsbaaen. Det samme maa da formentlig blive Resultatet ogsaa for Ladningens Vedkommende. Thi naar Jægten, som anført, var det ledende Fartøi og altsaa maa have havt Kommandoen over Slæbebaaden, saa maa den i Forhold til Ladningseierne ansvarlige være Jægten og ikke Slæbebaaden, der kun var den tjenende, og til hvem Ladningseierne heller ikke kan have staaet i noget Kontraktsforhold (kfr. Haandbog af norsk[1]) Skibsrederforening Side 126). Naar det anføres som en særskilt Feil af Jægten, at den ikke strax, da Bugserbaaden stødte, gav Styrbords Ror, hvad Kapt. Obstfelder forklarer at have raabt til den om, og hvorved den paastaaes at ville gaaet klar af Baaen, saa stemmer det hverken med Jægtens eller med Bugserbaadens egen Sjøforklaring, at der i dette Stykke er noget at lægge Jægten til Last. Ved begge

[1]) Skal være: Nordisk.

Leiligheder er der nemlig givet Forklaringer, som gaar ud paa, at Jægtens Ror strax blev lagt Styrbord (se begge Sjøforklaringers 1ste Vidne).

Sagens næste Punkt er, at det efter Grundstødningen blev undladt at slæbe Jægten til Ronglevær. Efter Stødet maa Jægten og Bugserbaaden have ligget nær ved hinanden, og ligesom Bugserbaadens 2det Vidne forklarer, at man ved den Leilighed der ombord fik Rede paa, at Jægten var læk, saa heder det ogsaa i Kapt. Obstfelders egen skriftlige Fremstilling ved Sjøforklaringen, at medens han manøvrerede efter Stødet „raabte de fra Jægten, at den lækker. De maa faa den i Havn saa snart som muligt. Ja, Dere maa bare pumpe, svarede jeg; jeg havde da faaet den rundt i ret Kurs" etc. Han har saaledes allerede fra først af vidst om at Jægtens Forfatning gjorde det nødvendigt at søge Havn snarest muligt med den, men uagtet nærmeste Havn var Ronglevær, som ifølge Draftens Udvisende var ca. $2^1/_2$ Kvartmil fra Mikkelsbaaen (indenom Rongleværstallen regnet), gik han istedet derfor ind Fensfjorden for at naa Vikingvaag, som ifølge Draften maa være mindst 7 Kvartmil fra Mikkelsbaaen. Da det var Vindstille og Jægten altsaa ikke kunde bruge sine Seil, saa var den nødsaget til at følge Bugserbaaden, idet det for den, læk og synkefærdig som den var, maatte være høist risikabelt selv at styre paa Ronglevær (uanseet Bugserbaadens Kurs), hvorved Slæberen kunde brækkes og den vandfyldte Jægt kantre. Man gjorde imidlertid, hvad man kunde ved gjentagende at raabe til Bugserbaaden om, at Jægten vilde synke. Paa Bugserbaaden har man, efter hvad der forklares, ikke hørt, hvad det var, som blev raabt, men naar man der ombord vidste, at det paa Grund af Jægtens Tilstand gjaldt om at faa den i Havn saa snart som muligt, saa kan man neppe have været i Tvivl om, hvad Raabene gik ud paa. Da der gjennem Ronglevær er Seilled for rutegaaende Dampskibe, belyst ved Fyrlygte, og Kapt. Obstfelder ifølge sin egen Erklæring ogsaa maa være godt kjendt der, saa kunde intet været til Hinder for at gaa derind med Slæbet, og da Bugserbaaden med dette ifølge hans eget Opgivende gjorde ca. 5 Mils Fart og altsaa 5 Kvartmil i Timen, saa maatte man fra Mikkelsbaaen kunnet naa den nordligste Ankerplads i Ronglevær paa en god halv Time, heri iberegnet den Tid af ca. 5 Minutter, som antages at ville medgaaet til at faa kortet paa Slæberen og at gaa med mindsket Fart ind selve Løbet. Bugserbaadens 2det Vidne anslaar Stedet, hvor Jægten sank, til at have været om-

trent midtveis mellem Hillersø og Vikingnæs og ikke mere end omtrent et Kvarters Gang fra Vikingvaag; men selv om man holder sig til Kapt. Obstfelders eget Opgivende, at Jægten sank omtrent ret syd af Hillersø, saa maatte dette blive mellem 3 og 4 Kvartmil fra Mikkelsbaaen. Jægtens Sjøforklaring gaar ud paa, at den sank ca. 3 Kvarter efter at man var kommen flot ved Baaen, og dette kommer man ogsaa til ifølge Kapt. Obstfelders Udsagn, naar han anfører, at der antagelig var ca. $^1/_2$ Time fra man stødte til han besluttede at gaa til Vikingvaag, og derpaa et Kvarter, til Jægten sank. Efter 5 Kvartmil i Timen bliver der da (paa $^3/_4$ Time) omtrent $3^3/_4$ Kvartmil fra Mikkelsbaaen til Stedet, hvor Jægten gik tilbunds. Under Slæbningen efter Grundstødningen maa ogsaa nogen Tid være tabt derved, at der blev gaaet med sagte Fart, medens man paa Jægten bjergede Bugserbaadens Skibsbaad, som var gaaet løs. Herom henvises til Jægtens Sjøforklaring, idet det dog synes at maatte være overdrevet, naar den hertil medgaaede Tid anslaaes til ca. 10 Minutter. Det kan saaledes efter de foreliggende Omstændigheder ikke findes synderlig tvivlsomt, at Rongleværs enten nordre eller østre Ankerplads havde kunnet naaes i betimelig Tid, saaat Jægten, der havde kunnet tages op igjen, istedetfor at den nu med iværende Last sank paa dybt Vand.

I Henhold til det Anførte maa de Indstævnte blive ansvarlige for Værdien saavel af Ladningen, forsaavidt den ikke er bjerget, som af Jægten med Fradrag af, hvad der for begge ved Skjøn bestemmes at maatte fraregnes som Følge af den Skade, som bevirkedes ved Grundstødningen paa Mikkelsbaaen.

Citanten har under Sagen opgivet, at Gerdt Meyers Vareparti var forsikret for 5000 Kr., men at deri fragaar Kr. 264.28 for hvad der er bjerget, samt at L. Eides Tab paa samme Maade reduceres fra de oprindelig opgivne Kr. 692.25 til 300 Kr. Da Citanten har erklæret, at der som Følge heraf ikke fra deres Side er noget til Hinder for Dom paa henholdsvis Kr. 4735.72 og 300 Kr. (uden Skjøn) og de Indst. hertil Intet har bemærket, saa kan noget Skjøn over Ladningens Værdi ikke fornødiges, hvorimod Jagtens Værdi maa fastsættes ved Skjøn. De Indstævnte har i sit 2det Indlæg gjort en Bemærkning om, at der ikke under denne Sag skulde være Anledning til, som det heder, at afgjøre Assurandørers og Ladningseieres Krav, men uagtet den i Modpartens Svar hertil liggende Provokation er der ikke i denne Anledning fremkommet nogen nærmere Forklaring, lige-

saalidt som der er indlagt nogen Paastand af formel Natur (kfr. forøvrigt Retst. 1877 Side 237, 1892 Side 411). Heller ikke er der af de Indstævnte gjort nogen Bemærkning i Anledning af, at Gerdt Meyer, naar hans Vareparti af Citanten som nævnt angives forsikret, maa formodes her i Sagen at optræde paa vedkommende Assurandørs Vegne.

Procesomkostningerne maa blive at ophæve.

Rettens Formand kan ikke tiltræde den Opfatning, at Ladningseierne er afskaarne fra at holde sig til Slæbebaaden for den ved Paastødningen paa Mikkelsbaaen forvoldte Skade paa Ladningen. For denne maa vistnok Jægten være ansvarlig, men dette kan formentlig ikke hindre Ladningseierne fra tillige at holde sig til Slæbebaaden, idet denne og Jægten maa svare solidarisk i Forhold til Ladningseierne. Jeg kan ikke gaa saa vidt som mine Medvoterende i Opfatningen af Forholdet mellem det slæbte Fartøi og Slæbebaaden. Jeg opfatter nemlig en Slæbebaads Stilling saaledes, at den maa have et selvstændigt Ansvar, naar den begaar selvstændig Feil og da det sidste her var Tilfældet, idet det ikke var efter nogen Kommando fra Jægten men af eget Initiativ, at den styrede den urigtige Kurs, saa maa deraf fremgaa et Ansvar ogsaa for Slæbebaaden for den ved Feilen forvoldte Skade paa Ladningen. Jeg voterer saaledes for, at der tilkjendes Gerdt Meyer og L. Eide uafkortet Kr. 4735.72 og 300 Kr., ligesom jeg i Konsekvents deraf antager, at der maa tilkjendes disse Citanter Procesomkostninger. Nogen særskilt Konklusion behøver jeg ikke at formere.

Thi kjendes for Ret:

De Indstævnte *1.* Bugserbaad „Bergen"s Rederi ved den korresponderende Reder A. Holen og *2.* sammes Fører Kaptein J. Obstfelder bør til Jægt „Ellida"s Eiere ved A. Høyem in solidum betale den Værdi, hvortil Jægten ansættes ved et paa de Indstævntes Bekostning optagendes Skjøn af uvillige Mænd, med Fradrag deri af det Beløb, hvortil Skjønnet ansætter den Skade, som Jægten fik ved den strax før dens Forlis stedfundne Grundstødning paa Mikkelsbaaen. Til Gerdt Meyer og L. Eide bør de Indstævnte in solidum betale henholdsvis Kr. 4735.72 — fire Tusinde syv Hundrede og fem og tredive Kr. to og sytti Øre — og 300 — tre Hundrede Kr., for begges Vedkommende ligeledes med Fradrag efter uvillige Mænds Skjøn, optaget paa de Indstævntes Bekostning, af den Skade, som ved nævnte Grund-

stødning paa Mikkelsbaaen overgik „Ellida"s Ladning, tilhørende henholdsvis Gerdt Meyer og L. Eide. Af de saaledes fremkomne Erstatningsbeløb svares til samtlige Citanter 4 — fire — pCt. aarlig Rente fra 18de Marts 1904, til Betaling sker. Processens Omkostninger ophæves. At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Edv. Bessesen.

O. O. Bergh. *L. W. Hansen.*

83.

Bergens Sjøret, den 16. December 1904.

D/S „Carlotta"s Rederi
(Sagfører Sjo, Haugesund)

mod

Bergens Assuranceforening
(Sagfører O Friele, Bergen).

Dampskibet „Carlotta" grundstøder i Nærheden af Kjøbenhavn, hvor Skaden ved lovlig Taxt ansættes til 23 000 Kroner. Et Værft i Kjøbenhavn tilbyder at reparere al ved Grundstødningen forvoldt Skade for 17 500 Kroner, men Rederiet lader paa egen Haand Reparationen foretage i Flensborg med en Bekostning af 22 500 Kroner, som det fordrer erstattet af Assurandørerne. Disse vil imidlertid kun betale efter det foreliggende Anbud fra det Kjøbenhavnske Værft, og heri faar de Rettens Medhold.

Nærværende Sag er anlagt af Dampskibet „Carlotta"s Rederi mod Bergens Assuranceforening i Henhold til Sjøretsstævning af 17de Januar 1904, hvoraf hidsættes følgende:

„Den 29de Marts f. A. grundstødte det her (i Haugesund) hjemmehørende Dampskib „Carlotta", der var forsikret for $^3/_5$ i Bergens Assuranceforening og for $^2/_5$ i Dampskibsassuranceforeningen „Nora", i Nærheden af Kjøbenhavn, hvortil Skibet blev

indbragt og Ladningen der oplosset. I Henhold til efter Redernes Foranstaltning i Kjøbenhavn afholdt Besigtigelses-, Skjøns- og Taxtforretning, lydende paa 23 000 Kr., blev Skibet bragt til Flensburg og repareret, og androg Omkostningerne herved til 22 500 Kr.

Assurandørerne negter imidlertid at svare Erstatning, beregnet efter dette Beløb, og vil kun betale efter et af Burmeister & Wain, Kj.havn, indgivet Anbud paa at reparere efter „Veritas'-fordringer" og lydende paa 17 500 Kr. Rederiet kunde ikke acceptere et saadant Anbud, dels fordi Rederiet og Veritas ikke har de samme Interesser, forsaavidt Reparationen angaar, idet der herunder ogsaa indgaar Ting, som ikke vedkommer Veritas, og dels fordi den af Veritasagenten her afgivne „Specifikation" hvorpaa Burmeister & Wains Anbud var baseret, ikke engang omfattede al den Skade, der endog efter Veritas' Regler maatte istandsættes, men var høist ufuldstændig. Det viste sig da ogsaa under Reparationen i Flensburg, at Veritas stillede ganske andre og flere Krav end dem, der i Kjøbenhavn forelaa for Rederne og Værkstedet. Assurandørerne henholder sig derhos til en tidligere i Kjøbenhavn afholdt Besigtigelse, foretaget efter Foranledning af deres Kommissionær, og som var mindre omfattende end ovennævnte Forretning, men som ingen Gyldighed har mod Rederiet, *hvis* Vedkommende ikke engang var varslet til samme. Den er ikke andet end privat og foreløbig Besigtigelsesforretning, medens den, der er foranlediget fra Skibets Side er en Besigtigelses-, Skjøns- og Taxtforretning saaledes som den paabydes i Sjøfl. § 41 og derfor den eneste gyldige".

Citantskabets oprindelige Paastand gaar ud paa, at Indst. tilpligtes at betale Kr. 22 500.oo med Renter og Sagsomkostninger. Dette Paastandsbeløb, som sees at svare til hvad Omkostningerne ved Skibets Reparation ifølge Stævningen skal have andraget til, maa imidlertid forsaavidt antages at bero paa en Inkurie, som der — hvad Indst. uden Modsigelse har paapeget — ikke er taget Hensyn til, at Indst. kun er Assurandør for $^{3}/_{5}$. I sit Indlæg af 16de Marts 1904 gjør Citantskabet gjældende, at det beror paa en Skrivfeil, naar i Stævningen Skadetaxten efter den paa Rederiets Foranstaltning afholdte Besigtigelses-, Skjøns- og Taxtforretning er anført at lyde paa Kr. 23 000.oo. Taxten var, heder det, Kr. 27 000.oo. Derhos anføres i samme Indlæg, at Reparationsudgifterne i Flensburg udgjorde noget over Kr. 31 500.oo — heri dog indbefattet endel Udgifter, som ikke

er Gjenstand for Erstatning — og Citantskabet har derefter nedlagt Paastand om at Indstævnte tilpligtes at levere lovligt Erstatningsopgjør efter Taxtsummen Kr. 27 000.oo med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævntes Paastand gaar ud paa Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger mod at betale, hvad der efter Dispacherne falder paa Indstævnte, nemlig Kr. 12 371.13.

Mod Forandring af Citantskabets Paastand har Indstævnte protesteret, og Retten skal bemærke, at der ikke vil kunne tages Hensyn til den nye Paastand allerede af den Grund, at det ikke kan antages at forholde sig saa, at Taxtbeløbet Kr. 23 000.oo i Stævningen er fremkommet ved en Skrivfeil. Der foreligger nemlig virkelig en efter Rederiets Rekvisition afholdt lovlig Forretning, ved hvilken Skaden er taxteret til Kr. 23 000.oo. Ved Siden heraf foreligger vistnok ogsaa en senere ved 4 af det norske og svenske Generalkonsulat i Kjøbenhavn opnævnte Mænd afholdt Forretning, hvorved Skaden er taxeret til Kr. 27 000.oo. Men til denne Forretning vilde der under ingen Omstændighed kunne tages Hensyn, aldenstund der i Forveien forelaa en i lovlige Former optagen Forretning, i Forhold til hvilken den senere afholdte ikke gjælder som Overtaxt.

Spørgsmaalet bliver efter dette alene, om Indst. kan tilpligtes at betale Erstatning beregnet efter en Skadetaxt af Kr. 23 000.oo eller overensstemmende med Indstævntes Paastand — efter Dispacherne, der er opgjorte paa Grundlag af det Beløb, — Kr. 17 500.oo for hvilket Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri tilbød sig at reparere Skaden.

Naar Citantskabet har ment sig berettiget til at se bort fra B. & W.'s Anbud, begrundes dette, som det vil fremgaa af Stævningen, med at B. & W.'s Anbud angivelig ikke har omfattet al den Skade, som Rederiet i Henhold til Assurancen havde Krav paa at erholde udbedret.

Gjennen Sagens 1ste Hovedvidne (D/S „Carlotta"s Fører), har Citantskabet søgt at bevise, at Anbudet var angivet paa Grundlag af en mindre omfattende Specification end den som senere (i Flensburg) modtoges fra Direktøren i Veritas.

Under den af Indst. foranledigede Bevisoptagelse ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn har imidlertid Underdirektøren ved Burmeister & Wains Skibsbyggeri provet, at Anbud blev afgivet i Henhold til en Besigtigelse af Skibet og dets Skader, som foretoges af Vidnet sammen med Værftets Folk og i Overvær-

bl. a. af „Carlotta"s Kaptein og Rederen Ivar Christensen. Efter Anbudet var — prover Vidnet — Værftet pligtig til at reparere al Skade, der maatte hidrøre fra Grundstødningen, selv om norsk Veritas ikke forlangte det, men derhos var Værftet pligtig til med Hensyn til, hvad der skulde repareres, at rette sig efter norsk Veritas' Fordringer.

Dette Vidnesbyrd sammenholdt med selve Anbudet, hvori der tilbydes „at reparere den Havariskade, som er opstaaet — — — efter norsk Veritas Fordringer", findes at danne afgjørende Bevis for, at Anbudet har omfattet alt, hvad Citantskabet har havt Ret til at kræve i Henhold til Assurancen. Heraf maa da følge, at Indstævnte ikke kan tilpligtes at deltage i Udredelse af det Beløb, hvormed den af Citantskabet paa egen Haand iværksatte Reparation har overskredet Anbudssummen. Naar Citantskabet mener at have havt Grund til at gaa ud fra, at Anbudssummen var baseret paa en mindre omfattende Reparation end Havariet i Virkeligheden medførte, kan der ikke tages Hensyn hertil, aldenstund denne Vildfarelse ikke kan ansees begrundet i foreliggende Kjendsgjerninger og derhos formentlig maatte kunne være bleven berigtiget ved nærmere Undersøgelse af Forholdet.

Indstævntes Paastand vil i Henhold til Foranførte blive at tage tilfølge, idet Citantskabet ogsaa findes at burde paalægges Sagens Omkostninger.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Bergens Assuranceforening, bør til Citantskabet, Dampskibet „Carlotta"s Rederi, betale Kr. 12 371.13 — tolv Tusen tre Hundrede og enogsytti Kroner og tretten Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 17de Januar 1904 til Betaling sker, men bør forøvrigt for Citantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

I Sagsomkostninger bør Citantskabet til Indstævnte betale 200 — to Hundrede Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Ludvig Dahl.

Enige.

E. Engelsen. *Andr. Olsen.*

84.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 24. December 1904.

Overretsprokurator Steinthal som Aktor

mod

Føreren af Dampskibet „Norge": Kaptajn Valdemar Joh. Gundel og Bestyrelsen og Direktionen for det forenede Dampskibsselskab paa dettes Vegne.

(Defensor for Kapt. Gundel: Overretssagfører Sinding).

(Defensor for det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse og Direktion: Overretssagfører L. Simonsen).

Føreren af S/S „Norge", som den 28de Juni 1904 grundstødte og sank ved Rockall med Tab af mange Menneskeliv, ansees ved Uforsigtigheder og feilagtige Handlinger at have bidraget til at fremkalde og forøge den stedfundne Ulykke. Retten finder imidlertid tillige, at disse Feil og disse Uforsigtigheder, uanseet Følgerne, ikke kan siges at have været af en saadan Størrelse og en saadan Natur, at der bør idømmes Kapteinen nogen Straf efter *Sølovens § 293*. Retten tog i saa Henseende tillige væsentligt Hensyn til saavel den Maade, hvorpaa Kapteinen til det sidste bestræbte sig for med Ro at opfylde sine Pligter, indtil han selv gik ned med Skibet, hvorefter han kun ved et mærkeligt Held blev reddet, og endnu mere til den aandelige Lidelse, som selve Ulykken maa antages at have paaført ham. Derimod finder Retten at maatte idømme Kapteinen Sagens Omkostninger.

Den 28de Juni d. A. Kl. ca. $8^{3}/_{4}$ Formiddag stødte S/S „Norge", tilhørende det forenede Dampskibsselskab, hvilken Damper plejede at sejle som Udvandrerskib paa New York, og som da var paa Vej dertil, paa „en undersøisk Hindring" („a submarine obstruction") paa „Rockall Banken" og sank kort efter, hvorved ikke blot Skibet og dets Ladning gik til Grunde, men 45 af dets Besætning (paa 69 Personer) og 584 Passagerer af 727 druknede; kun 24 af Besætningen og 143 Passagerer (deraf, saa vidt vides, 16 Kvinder, 36 Børn og 91 Mænd) bleve reddede.

Efterhaanden som de reddede af Besætningen kom hertil, bleve de afhørte her ved Retten, der tillige ad anden Vej søgte i saa stort Omfang som muligt at tilveiebringe Oplysning om de med Ulykken forbundne Forhold, hvorved imidlertid ikke blot den Omstændighed lagde Hindringer i Vejen, at Forholdene ved

Rockall Banken ere ret ubekendte, men hvortil ogsaa bidrog, at ikke blot Skibets Dagbøger, Deviationstabeller og andre Papirer vare gaaede tabte, men at, foruden flere Matroser og samtlige 4 Maskinmestre, tillige 1ste Styrmand, der netop havde Vagt, da Ulykken indtraf, druknede. (Kaptajnen blev derimod reddet og ligeledes 2den og 3die Styrmand).

Efter at det egentlige Søforhør var blevet sluttet, blev der af Formanden paa Rettens Vegne den 22de August tilstillet Anklagemyndigheden en Udskrift af samme med tilhørende Bilag, idet det bemærkedes, at han og de Medlemmer, som havde deltaget i Søforhøret, under Hensyn baade til Ulykkens Omfang og til samtlige de med den i Forbindelse staaende Forhold ansaa det for at være rigtigt og af Betydning, at der — ganske bortset fra hvorvidt der vilde kunne blive Tale om at gøre Ansvar gældende mod nogen i den Anledning — af det Offentlige rejstes Tiltale mod Skibets Fører af dets Rhederi, for at det ved Dom kunde blive afgjort, om nogen af de Paagældende havde tilsidesat eller forsømt sine Pligter med Hensyn til Skibet paa en Maade, der havde bidraget til at fremkalde eller forøge Ulykken.

Idet Anklagemyndigheden tog denne Henstilling til Følge, beskikkede den Overretsprokurator Steinthal til som Aktor at foretage det i saa Henseende videre fornødne, og har han derpaa i Henhold til den givne Ordre den 25de Oktober d. A. indstævnet Føreren af „Norge": Kaptajn Valdemar Johannes Gundel og Bestyrelsen og Direktionen for det forenede Dampskibsselskab paa dettes Vegne, idet han har anført Navnene paa samtlige 6 daværende Medlemmer af Bestyrelsen — hvoraf iøvrigt det ene er afgaaet ved Døden inden Paadømmelsen — og de 3 Medlemmer af Direktionen til at lide Dom til Straf for Tilsidesættelse og Forsømmelse af Pligter med Hensyn til Skibet paa en Maade, der har bidraget til at fremkalde eller forøge den Skibet tilstødte Ulykke, og idet han derhos har paastaaet de Tiltalte dømte til at betale Sagens Omkostninger. Medens Overretssagfører Sinding har givet Møde for Kaptajn Gundel som beskikket Defensor, har det forenede Dampskibsselskab ved dets Bestyrelse og Direktion ladet møde ved Overretssagfører L. Simonsen som af dem privat antagen Defensor, og have begge disse Defensorer nedlagt Paastand paa fuldstændig Frifindelse af hver især af de Tiltalte, for hvem de have givet Møde, saaledes at Sagens Omkostninger for deres Vedkommende afholdes af det Offentlige.

Aktor og den beskikkede Defensor have derhos paastaaet sig tilkendt Salær.

Foreløbig skal det bemærkes, at det under Proceduren for Dampskibsselskabets Vedkommende er anført, at, hvis der overhovedet, hvad der samtidig er benægtet, kunde være Tale om Ansvar for Pligtforsømmelser med Hensyn til Dampskibet „Norge", kunde saadant Ansvar i det foreliggende Tilfælde i alt Fald ikke paahvile Selskabets Bestyrelse eller Direktion, men maatte da eventuelt falde foruden paa Skibets Fører dels paa forskellige Funktionærer ved Selskabet, dels, jfr. § 1 i Reglementet for Tilsyn med Befordring af Udvandrere af 28de Marts 1870, paa den Agent, hvem Tilladelse til saadan Befordring til Nordamerika med Selskabets Skibe, derunder „Norge", er meddelt af Justitsministeriet den 17de Oktober 1898, se Tilladelsens §§ 3 og 4. Retten finder dog, som Sagen foreligger, slet ikke Anledning til at komme ind derpaa, idet det kun skal fremhæves, at, selv om der kunde være Tale om saadant Ansvar for andre ved Selskabet ansatte og særlig ogsaa for den nævnte Agent, vilde dette ikke i og for sig, jfr. Sølovens § 292, sidste Stykke, og Lovene og Bekendtgørelserne om Tilsyn med Dampfartøjer, kunne frigøre Rhederiet, ɔ: Selskabet, for tillige at have saadant Ansvar. Det er dernæst endvidere paa Forhaand paa Selskabets Vegne fremhævet, at Aktionsordren formentlig er uklar, da et Aktieselskab som saadant ikke kan tiltales til Straf og dets Bestyrelse og Direktion heller ikke som saadan kan straffes paa dets Vegne, dog med Tilføjende, at der ikke ønskes bygget nogen Frifindelsespaastand derpaa, idet Bestyrelsens og Direktionens Medlemmer intet havde imod, at Aktionsordren eventuelt opfattedes som sigtende til dem personlig og enkeltvis, og det uagtet de ikke vare blevne afhørte eller havde haft Lejlighed til at udtale sig. Retten finder imidlertid heller ikke, som Sagen foreligger, og ganske bortset fra den nysnævnte Indrømmelse, Anledning til nu at komme ind derpaa, saa længe det ikke i første Række er afgjort, om der overhovedet foreligger nogen Pligtforsømmelse ved den stedfundne Udsendelse af „Norge". Dog maa Retten, næst ogsaa her at henvise til de nysanførte Lovbestemmelser, bemærke, at, ligesom der var givet Selskabet Lejlighed til uafbrudt at være repræsenteret ved dets Skibsinspektør, saaledes er der fra Rettens Side skriftlig blevet indhentet en Mængde Oplysninger fra Selskabet om de herhen hørende Forhold, som dets Direktion ogsaa uden videre i stort Omfang har meddelt, uden at udtale noget Ønske om at

fremkomme med mere eller om at faa Adgang til at afgive mundtlige Forklaringer.

Efter hvad der er oplyst, var „Norge" blevet bygget i 1881 i Glasgow af Stephen & Sons af Jærn og fra først af bestemt til at bruges som Udvandrerskib af et hollandsk eller belgisk Firma. I 1889 blev det imidlertid af det omtalte Firma solgt til det da her bestaaende saakaldte „Thingvallaselskab", men overgik i 1898 tilligemed det nævnte Selskabs øvrige Skibe til det forenede Dampskibsselskab. Det havde i al den Tid, hvori det var hjemmehørende her, været brugt som Udvandrerskib til New York og tilbage. Det undergik i 1901/1902 en større Reparation i Helsingør. Skibet var 337,6′ langt, 40,8′ bredt og 30,2′ samt 35′ dybt (sædvanlige engelske Kendingsmaal) og var forsynet med en Maskine paa 1500 indicerede Hestes Kraft, hvormed det under normale Forhold, naar Maskinen gik med fuld Kraft frem, gjorde en Fart af henved 11 Kvartmil i Timen (ca. 43 i 4 Timer). Dets Bruttotonnage var 3318, dets Netto 2121 Tons. Skibet havde 5 vandtætte Skotter, der strakte sig fra Køl til Hoveddæk (1 Kollisionsskot helt forude, 1 mellem Lastrum Nr. 2, hvilket Rum under Garneringen gik i ét med Lastrum Nr. 1, og Højtanken, 1 med 3 á 4 vandtætte Døre mellem denne og Maskinen, 1 agten for Maskinen og 1 endelig agten for det agterste Lastrum); der var derhos endnu 1 vandtæt Skot i den skarpe Del af Agterskibet, men som kun naaede op til Mellemdækket. Skibet havde derhos dobbelt Bund agten fra og til Højtanken, men derimod ikke foran for denne. Det havde Klasse 1 $\frac{3}{3}$ 1 — 1* i Bureau Veritas, senest fra August 1901 for 4 Aar, men det var ikke optaget mellem de Skibe i sammes Register, som kunde flyde med et hvilketsomhelst Rum fyldt med Vand.

Skibet var den 26de Februar 1904 blevet underkastet det ved Loven af 13de Februar 1903, jfr. Bekendtgørelse af 5te Oktober s. A. om Tilsyn med Dampfartøier, foreskrevne aarlige Eftersyn, og der var derhos tillige den 22de Juni 1904 blevet foretaget den for Udvandrerskibe bestemte Undersøgelse af samme, hvorefter det, da enkelte derved forefundne Mangler vare blevne afhjulpne, havde faaet den fornødne Udklareringsattest med Ret til at have indtil 800 Personer ombord.

Det er derhos oplyst, at Skibet ved sin Afgang herfra var forsynet med fornødne Loddeapparater og Patentlog (denne skal

sædvanlig have vist en 4 % for meget) og med 4 Kompasser, hvoraf det ene (et Lord Kelvins), hvorefter der altid styredes, var anbragt i et særligt Hus paa øverste Bro (efter Opgivende meget godt), medens det andet var opstillet i Bestiklukafgangen paa nederste Bro (dette — et Spritkompas — var paa Grund af Jærndele i Nærheden mindre paalideligt, men blev dog for Kontrollens Skyld stadig sammenholdt med Hovedkompasset). Det 3die og 4de Kompas opbevaredes derimod i selve Bestiklukafet som Reserve. Kompasserne vare paa Grund af indtrufne Omstændigheder senest blevne undersøgte af den sædvanlige udenfor staaende Kontrollør i Januar 1903. De vare blevne fundne i Orden, og, ligesom Kaptajnen selv skal have omkompenseret dem i Januar 1904, saaledes skal der ogsaa efter den Tid stadig og endnu daglig paa den den 22de Juni d. A. begyndte Rejse være foretaget nøjagtige Deviationsundersøgelser, hvorved alt fandtes i Orden, og der kun var meget ringe Deviationer.

Endvidere fremgaar det af de omtalte Eftersyn og af, hvad der iøvrigt foreligger, at der ved Skibets Afgang herfra den 22de Juni var 8 Baade ombord, en Redningsflaade, bestemt til 25 Personer, 843 Redningsbælter og 10 Redningskranse foruden de sædvanlige forskellige løse Redningsmidler (løse Bænke, Flager, Luger, Planker etc.), der af Synet erkendtes at være tilfredsstillende. Af de 8 Baade vare de 4: Nr. 1, 3, 5 og 7 anbragte om Styrbord, de 4: Nr. 2, 4, 6 og 8 om Bagbord, nemlig Nr. 1 til 6 paa Promenadedækket og Nr. 7 og 8 paa Agterdækket med Redningsflaaden mellem disse to. Baadene Nr. 1 og 2, hver paa 485 Kubikfod og hver bestemt til 48 Personer, samt Nr. 3 og 4, hver paa 283 Kubikfod og hver til 28 Personer, vare egentlige Redningsbaade, forsynede med lufttætte Kasser. Baadene Nr. 5 og 6 paa henholdsvis 268 og 272 Kubikfod og bestemte til henholdsvis 26 og 27 Personer vare spejlgattede og Nr. 7 og 8, hver paa 231 Kubikfod og hver bestemt til 23 Personer, vare spidsgattede Joller. Alle 8 Baade vare altsaa tilsammen paa 2538 Kubikfod og beregnede til ialt 251 Personer. De vare ophængte i Jærndavider med Træblokke, Jærnstropper og Manillaløbere, og de bleve ved Eftersynet her i Juni 1904 svungne ud i Daviderne og en af dem derhos som sædvanlig (— der skiftedes mellem dem i saa Henseende ved Eftersynene —) sat i Vandet og roet rundt. Kun de 4 egentlige Redningsbaade vare forsynede med Master og Sejl. Det er derhos givet, at der i disse 4 Baade var de foreskrevne Brødrationer (Skonrogger og Ankere med Vand,

ligesom der ogsaa maa antages ved Afgangen herfra at have været saadanne Ankre i de to Joller (No. 5 og 6) og maaske tillige de fornødne Brødrationer, hvorimod det ikke er oplyst, om der da var Vandankre i Jollerne Nr. 7 og 8. Der savnedes i alt Fald efter Skibets Undergang Vandanker i Baad Nr. 8, uden at det lader sig afgøre, om det mulig er blevet kastet ud, dengang Baaden da blev sat i Vandet. Paa lignende Maade stiller det sig med Hensyn til Brødrationer i de 4 Joller. Der savnedes efter Skibets Undergang saadanne i Baadene Nr. 5 og 8. Men det er givet, at der henstod Sække med Brød, parate til Anbringelse i Baadene, i Proviantrummet, som dog var ca. 120' fra Baadene Nr. 5 og 6, ca. 70' fra Nr. 7 og 8.

Endelig var der vel 8 til Baadene bestemte Kompasser — saakaldte tørre Kompasser — ombord, men de vare, for at bevare dem mod Fugtighed, af Kaptajnen foranledigede anbragte i et Skab.

Skibets Besætning bestod ved Afgangen herfra af 69 Personer, nemlig foruden af Kaptajn Gundel, der var 40 Aar gammel og som havde ført Skibet siden 1901, af 3 Styrmænd, 4 Maskinmestre og 3 Maskinassistenter, af 15 Mand hørende til Dæksbesætningen (1 Tømmermand, 1 Baadsmand, 11 Matroser og 2 Ungmænd), af 14 Fyrbødere, 1 Læge og 28 Personer, hørende til Regnskabs-, Køkken- og Opvarterpersonalet.

Da Skibet den 22de Juni ved Middagstid afgik herfra, havde det 405 Passagerer ombord, hvoraf 134 Børn, o: Personer paa under 12 Aar. Det gik først til Kristiania, hvor der den 23de Juni endvidere kom 232 Passagerer ombord, hvoraf 70 Børn, og saa til Kristianssand, hvor der yderligere kom 90 Passagerer ombord, hvoraf 19 Børn. Passagerantallet var saaledes ialt blevet 727, hvoraf 223 Børn, nemlig 23 Børn paa under 1 Aar og endvidere 200 paa under 12 Aar. Da imidlertid efter de danske reglementariske Bestemmelser af 1870 Børn paa under 1 Aar slet ikke tælles med og Børn paa under 12 Aar kun ansættes til det halve Antal, var Passagerantallet kun beregnet til 604 (efter de norske Regler kun til 599½, idet alle Personer paa under 14 Aar efter de dersteds gældende Regler betragtes som Børn). Af disse 727 Personer skulle 72 have været Danske, 284 Nordmænd, 103 Svenske, 259 Russere og Finner, 2 Tyskere, 2 Englændere og 5 Amerikanere. Inden Afgangen fra Kristianssand blev der iøvrigt, som sædvanlig, i Henhold til § 9 i den norske Lov af 23de Maj 1863 om Fart med Passagerer bestemte

til fremmede Verdensdele, af Søretten dersteds foretaget en fornyet Besigtigelse af „Norge", hvorefter det i dens Kendelse udtaltes, at der intet var til Hinder for, at Skibet afgik til New-York med et Antal af indtil 700 Passagerer. Paa denne Besigtigelse er der dog ikke Grund til at komme nærmere ind her, tilmed da de ved den nævnte norske Lov stillede Krav (f. Ex. med Hensyn til Baade etc.) i det hele ere noget mindre, end hvad der fordres efter de nugældende danske Love.

Den 25de Juni 1904 Kl. $10^1/_2$ Aften afgik „Norge" fra Kristianssand (dets Amning var da 17' for og 21' agter). Den 26de Juni om Aftenen passerede Skibet, der gik Syd om Orkneyøerne mellem dem og Scotland, Duncansbyhead, og den 27de Juni Kl. 8 Formiddag var det tværs af Butt of Lewis, hvorfra der rapporteredes hjem. Kl. 11.40' samme Formiddag var Skibet dernæst tværs af Flannan Islands, der ligger ca. 40 Kvartmil i vestsydvestlig Retning af Butt of Lewis — efter en 4 Stregers Peiling 3 Kvartmil fra samme —, og det befandt sig saaledes paa ca. 58° 22' nordlig Bredde og 7° 38' vestlig Længde. Indtil da var Rejsen forløben i alle Retninger normalt, og Deviationen havde været som sædvanlig paa den Kurs. Vejret var og vedblev hele den 27de Juni og Natten til den 28de at være godt og i det hele klart, med sydlig Brise (Styrke ikke over 4) og med noget urolig Dønning af S.V. Fra Flannan Islands satte Kapteinen Kursen V. til N. dev., o: N. 78,8° V, hvad der, idet han regnede med en Deviation af 2,7° V. og en Misvisning af 24,5° V., vilde svare til retvisende Kurs S. 74° V. Det var nemlig hans Hensigt at styre Syd om Rockall Klippen, og efter sin Forklaring mente han, at han med den saaledes udsatte Kurs vilde, selv om Skibet blev forsat en 3 à 4 Kvartmil nordover, passere ca. 6 à 7 Kvartmil Syd om Klippen, saaledes at han, hvis Vejret vedblev at være sigtbart, hvad han ventede, vilde faa selve Klippen at se. Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at Rockall Klippen, der ligger ca. 220 Kvartmil fra Flannan Island paa 57° 36' 20" nordlig Bredde og 13° 41' 32" vestlig Længde, rager ca. 70 Fod (engelsk) op over Havet, men kun har et Omfang af ca. 220 Fod. Henved et Par Kvartmil i Øst for den, men lidt sydligere ligger det saakaldte St. Helens reef, en formentlig temmelig lodret, undersjøisk Klippe, hvorover der ved Lavvande kun er 6', men ved Højvande hyppig 12' Vand og sædvanlig en Del Brænding, dog i smult Vejr og med østlige Vinde kun med Mellemrum. Begge disse Klipper ligge

paa den saakaldte „Rockall Banke", der er indtil 45 Kvartmil bred og indtil over 150 Kvartmil lang fra N. Ø. til S. V., saaledes at Rockall Klippen ligger ca. 20 Kvartmil fra dens Nordende. Selve denne Banke er iøvrigt, uagtet der er foretaget en Mængde Dybdemaalinger paa den, der vise indtil 50 Favnes Dybde og derover endnu nær ved Klippen og Revet, i Virkeligheden ret ubekendt, og navnlig vides det ikke nøje, om der maatte findes andre Klipper end de nævnte paa samme og da hvor.

Efter at „Norge" havde sat den omtalte Kurs fra Flannan Islands, passerede Skibet, der uafbrudt sejlede med fuld Fart, ca. Kl. 3½ Eftermiddag St. Kilda Øerne i en Afstand efter en 4 Stregers Pejling af ca. 21 Kvartmil, da havde 2den Styrmand, Otte, Vagt, idet han havde overtaget den Kl. 1 og beholdt den til Kl. 7 Aften, medens 1ste Styrmand Gilbe derpaa havde Vagt fra Kl. 7 til Midnat (— paa denne Vagt vil Kaptajnen Kl. ca. 7½ endnu have haft St. Kilda i Kimingen, og saaledes at Skibet da formentlig ikke var forsat —). Kl. 12 Midnat fik 2den Styrmand paany Vagten indtil Kl. 4 Morgen (fra Kl. 12 til 1 var Kaptajnen da tillige paa Broen), hvorpaa 1ste Styrmand atter overtog Vagten. Medens denne endnu ved Solnedgang den 27de skal have undersøgt Deviationen ved en Amplitudeobservation og ikke heller da have fundet nogen Uregelmæssighed, blev der derimod ikke beordret foretaget nogen Observation om Natten, fordi Kaptajnen, som Forholdene vare, ikke fandt nogen særlig Grund dertil.

Da 1ste Styrmand Kl. 4 Morgen overtog Vagten (— til hans Vagt hørte ogsaa 3die Styrmand, men denne var kun af og til ganske midlertidig paa Broen, medens han iøvrigt udførte andet Arbeide —), blev Kaptajnen i Henhold til, hvad han tidligere havde beordret, varskoet. Da var Himlen vel overskyet, men det skal endnu have være sigtbart. Kl. 5 Morgen blev det derimod diset og mindre sigtbart, og, da Kaptajnen, som paa det Tidspunkt var nede, blev underrettet derom, beordrede han, idet han da opgav Tanken paa at faa Rockall Klippe at se, af Forsigtighed Kursen ændret til V. S. V. dev., ɔ: S. 67,5° V. Skibet havde efter Patentloggen da fra Flannan Islands udsejlet ca. 186 Kvartmil eller med Fradrag af de tidligere omtalte 4%, som Loggen formentlig viste for meget, ca. 178 Kvartmil (hvad der svarede til dets normale fulde Fart), og Skibet skulde derefter endnu være noget over 20 Kvartmil fra Rockall Klippen. Med den saaledes ændrede Kurs, som, idet Kaptajnen da regnede

med 1° østlig Deviation og 26,2° vestlig Misvisning, svarede til S. 42,3° V. retvisende Kurs, skulde man efter Kaptajnens Beregning passere ca. 20 Kvartmil Syd om Rockall Klippen.

Strax efter blev det dog, efter hvad Kaptajnen har anført, igen godt sigtbart, saa at man efter hans Skøn kunde se en 6 à 7 Kvartmil fremefter, hvorfor han ikke fandt Anledning til at lodde, hvorimod han, da han tænkte, at der dog mulig kunde komme et nyt Kast af Dis Vest fra, fandt det rigtigst foreløbig at beholde den ændrede Kurs V. S. V. devierende, hvormed Skibet saa indtil Kl. 7½ udløb ca. 27 Kvartmil. I Løbet af den Tid havde man fra Skibet faaet Øje paa en Fiskedamper forude, som „Norge" passerede ca. Kl. 6 (— den nævnte Damper laa da efter Kaptajnens Fremstilling og drev med Stævnen i nordostlig Retning ca. 1 à 2 Kvartmil om Bagbord —), og den havdes endnu i Sigte ca. Kl. 7.

Kaptajnen, der havde været paa Dækket fra Kl. 5½ og paa Broen uafbrudt fra Kl. 6¼ Formiddag, følte sig, da Klokken var bleven 7½, fuldstændig sikker paa, at der nu ikke var nogen Risiko, og han beordrede derfor da paany Kursen ændret, som den havde været indtil Kl. 5, nemlig til V. t. N. devierende, og der sejledes derpaa med denne Kurs vel en 2½ á 3 Kvartmil. Saa tørnede Skibet pludselig haardt mod noget og stoppede, uden at der forinden var set noget enten af Kaptajnen eller af Rorgængeren eller, saavidt oplyst, af nogen anden. Efter Kaptajnens Anbringende vare han og 1ste Styrmand, som strax vexlede et Par Ord derom, enige i, at det da endnu var sigtbart, hvad den Matros, der da stod til Rors, og som blev reddet, intet nærmere har kunnet sige om, medens derimod en ligeledes reddet Matros, der var kommen paa Udkig en 10 Minutter, før Skibet stødte, har forklaret, at det dengang var og vedblev at være tykt. Det skal i denne Forbindelse nævnes, at der i Tiden forinden ogsaa kun havde været holdt Udkig af og til, naar det blev tykt. Det maa i alt Fald anses som givet, at det, omtrent samtidig med eller lige efter at Skibet stødte, blev tykt og Regn, hvad der saa varede med Afbrydelser i længere Tid.

Strax efter at Skibet var stødt, saa Kaptajnen, at der drev nogle Plankestykker, formentlig med Bolte i foran for Skibet, hvad iøvrigt ogsaa en Passager, som lige efter kom op, vil have set. Der mærkedes i alt Fald to Stød ganske kort efter hinanden, og Kaptajnen mærkede derhos strax efter at Skibet var stødt, at Dønningen hævede Forskibet noget. Da han, som lige forinden havde

beordret stop, deraf sluttede, at Skibet ikke stod fast, beordrede han saa fuld Kraft bak. Efter at der var bakket, formentlig et Par Minutter (enkelte andre af Besætningen have ment lidt mere), kom Skibet fri, og Kaptajnen beordrede saa, foruden stop, haardt Bagbords Ror, idet han da fik den Tanke at søge hen til den Fiskedamper, som endnu havde været i Sigte Kl. 7, men som da ikke saas længere. Han gav dog tillige samtidig Ordre til at pejle, og, efter at en første Pejling var bleven uden Resultat, viste en derpaa af 1ste Styrmand og en af Matroserne foretagen ny Pejling i Agterkanten af Storlugen (— ɔ: Lastrum Nr. 2 — der dog, som tidligere omtalt, havde Forbindelse med Lastrum Nr. 1 —), at der var 5 Fod Vand, uden at det lod sig nærmere sige, hvor Bundskaden var sket. Kaptajnen havde imidlertid tillige givet Ordre til at lade hele Mandskabet og alle Passagererne purre med Opfordring til at komme op, medtagende deres Redningsbælter. Endvidere havde han givet Ordre til Maskinen om at pumpe fra Forskibet og derhos Ordre til at gjøre Baadene klare og til at forsyne dem af disse, der ikke havde Proviant o. s. v. dermed, hvilket sidste dog ikke blev fuldført. Efter at Skibet for det Bagbords Ror og ved at arbejde frem og tilbage med Maskinen var drejet ca. 8 Streger nordover (til N. til Ø.), ophørte det imidlertid med at dreje, og Forskibet begyndte samtidig at synke hurtig. Kaptajnen maatte da opgive Tanken om at søge hen til Fiskedamperen, om hvis Afstand der slet intet kunde vides, og han beordrede saa Baadene satte i Vandet, og at Passagererne skulde gaa i dem med udtrykkeligt Tilføjende: „Kvinder og Børn først". Han beordrede tillige Maskinen stoppet, de vandtætte Døre i Skottet til Kulbunkerne lukkede, og at Maskinfolkene skulde komme op, hvad der maa antages i det hele at være blevet udført. Kl. 8,5 Minutter sank Skibet, efter at dets Agterdel med Skruen var kommen helt op af Vandet, men Broen, hvorpaa Kaptajnen endnu stod, derimod under samme.

Forinden Skibet sank, var det lykkedes at faa sat Skibets Baade Nr. 1, 3 og 5 samt Nr. 2, 4 og 8 ud, hvorimod Tallieløberne brast paa Baad Nr. 7 under Udsætningen, fordi der forinden var sprunget en stor Mængde Personer i den, saa at de faldt i Vandet og selve Baaden blev knust. Det er derhos omtvistet, om det lykkedes at faa Baad Nr. 6, hvori der ligeledes var kommet en Del Personer, sat ud; givet er det i alt Fald, at den og de Personer, der var i samme, forsvandt. Det samme blev Tilfældet med Baad Nr. 2, i hvilken der under Udsætningen kom en Del

Vand, fordi det blev nødvendigt at kappe den ene Tallie, uden at der iøvrigt vides noget nærmere om denne Baad, der, som omtalt, var en egentlig Redningsbaad. Det maa derhos antages, at Redningsflaaden kom ud, idet der bagefter skal være set nogle Personer drive om paa den, samt at ligeledes nogle løse Planker og Flager, der i sidste Øjeblik af Lægen og et Par af Maskinpersonalet vare blevne tildannede til et Slags Flaader, kom i Vandet. Naar det fra enkelt Side er omtalt, at Daviderne vistnok delvis vare rustne o. s. v., da er der i Virkeligheden slet intet godtgjort derom, hvorimod det maa antages, at Baadudsætningen var forbunden med andre Vanskeligheder, dels fordi Skibets Stilling dengang — med Forskibet stærkt sænket — i og for sig fremkaldte saadanne, dels fordi flere af de Personer, der deltog i Udsætningen, kun i ringe Grad vare øvede deri og forstod sig derpaa, dels endelig fordi mange af Passagererne, om der end slet ikke gjorde sig nogen Panik gældende, i Angst, Forvirring og Uvidenhed (en stor Mængde af dem forstod formentlig slet ikke dansk) trængte voldsomt paa, hvad der f. Ex. fremkaldte Ødelæggelsen af Baad Nr. 7. Det skal iøvrigt i denne Forbindelse bemærkes, at adskillige af de reddede have omtalt, at saa godt som alle ombord, efter hvad de saa, havde faaet Redningsbælter paa, og endvidere skal det bemærkes, at i alt Fald nogle enkelte af de reddede bleve optagne i Baadene efter forinden at have ligget i kortere eller længere Tid i Vandet.

Baadene Nr. 1, 3, 4, 5 og 8, i hvilke alle de reddede vare, bleve i Løbet af de følgende Dage efter forinden at være blevne skilte fra hinanden, efterhaanden optagne af forskjellige Skibe og indbragte: Nr. 1 og 8 til Stornoway (paa Hebriderne), Nr. 3 til Grimsby, Nr. 4 til Færøerne og Nr. 5 til Aberdeen, men alle først i Dagene fra den 4de til den 5te Juli, og efter at de ombordværende havde lidt betydelig, dels fordi de for en stor Del kun vare meget mangelfuldt paaklædte, medens Vejret var blevet ugunstigt med Blæst og Regn, dels fordi Kosten var saa knap, hvad der særlig gjaldt Baadene Nr. 4, 5 og 8, af hvilke Nr. 5 og 8 slet ikke havde Brød og Nr. 8 derhos ikke havde Vand ombord og derfor maatte nøjes med, hvad de deraf kunde faa fra Baad Nr. 4, med hvilken de i Begyndelsen fulgtes, men hvis egen Beholdning derved ogsaa blev meget ringe.

I Baad Nr. 1, der — se tidligere — var beregnet paa 48 Personer, var der ialt 71 Personer ombord, nemlig 62 Passagerer (hvoraf dog 28 Børn — foruden 1, der døde ombord —, 8 Kvinder og 26 Mænd) samt 9 af Besætningen, nemlig 1 Matros, 2 Fyr-

bødere og 4 af Restaurationspersonalet foruden Kaptajnen og 1 Maskinassistent; disse to sidste, der var gaaede ned med Skibet, men kom op igen, bleve dog først optagne i Baaden henved en halvanden Time, efter at Skibet var sunket. I Baad Nr. 3, der var beregnet paa 28 Personer, var der netop dette Antal, nemlig 27 Passagerer (20 Mænd, 6 Kvinder og 1 Barn) samt 1 Matros. I Baad Nr. 4, som ligeledes var beregnet paa 28 Personer, var der kun 19 Personer, nemlig 11 Passagerer (10 Mænd og et Barn) og 8 af Mandskabet (2den Styrmand, 2 Matroser, 1 Ungmand, 3 Fyrbødere og Proviantmesteren). I Baad Nr. 5, beregnet paa 26 Personer, var der 17 saadanne, nemlig 11 Passagerer (alle Mænd) og 6 af Mandskabet (3die Styrmand, 3 Matroser og 2 Opvartere). I Baad Nr. 8, beregnet paa 28 Personer, var der endelig 33 saadanne, alle Passagerer (24 Mænd, 2 Kvinder og 7 Børn, hvoraf 1 døde i Baaden); af disse havde dog 1 — en Nordmand — tidligere været Sømand og kunde saaledes styre Baaden. I alt blev der saaledes reddet, som tidligere anført, 143 Passagerer (91 Mænd, 16 Kvinder og 36 Børn) samt 24 af Skibets Besætning (Kaptajnen, 2 Styrmænd, 7 Matroser, 1 Ungmand, 1 Maskinassistent, 5 Fyrbødere, 1 Proviantmester og 6 hørende til Restaurationspersonalet).

I Forbindelse hermed skal det derhos endnu fremhæves, at, ligesom baade nævnte Nordmænd og 2den Styrmand have forklaret, at Vandet i Nærheden af, hvor Skibet sank, saa farvet (melkefarvet, "discoloured") ud, saaledes have baade disse to og Kaptajn Gundel samt Matrosen i Baad Nr. 3 forklaret, at de, da det et Par Timer eller noget mere efter et Øjeblik klarede, noget pludselig fra de forskellige Baade, hvori de vare, saa en Klippe — Rockall Klippen — en 2 til 4 Kvartmil borte, og efter den Retning, hvori deres Baade nu stævnede, nærmest i N.V. Nogle af Folkene i Baad Nr. 4 og 5 have forklaret, at de samtidig saa noget i samme Retning, der for dem nærmest tog sig ud som en Sejler, men som 2den Styrmand erklærede var Rockall Klippen; det tilføjes, at denne Klippe ogsaa efter andres Skildringer skal kunne ses saaledes.

Naar Retten nu efter alt, hvad der foreligger, skal afgøre, hvorvidt de Tiltalte, som af Aktor paa Grundlag af Aktionsordren anbragt, have gjort sig skyldige i Tilsidesættelse og Forsømmelse af deres Pligter med Hensyn til „Norge" paa en Maade, der har bidraget til at fremkalde eller forøge den den 28de Juni i Aar indtrufne Ulykke, da bliver først det Spørgsmaal at besvare, om „Norge" ved sin Afgang herfra var saaledes indrettet og udstyret,

at det var fuldt berettiget at foretage den paatænkte Rejse med det ombordværende Antal Passagerer.

Det skal i saa Henseende strax fremhæves, at, ligesom „Norge", hvad ovenfor er omtalt, fra først af skal have været bygget til og, lige fra det blev dansk Ejendom, med fortsat offentlig Sanktion uafbrudt havde været benyttet som Udvandrerskib og i den ovennævnte Udvandringsagentbevilling af 17de Oktober 1898 ogsaa var opført blandt de Skibe, tilhørende det paagældende Selskab, som erkendtes at opfylde Betingelserne af 28de Marts 1870 for Tilsynet med direkte Befordring af Udvandrere (jfr. Lovene af 1ste Maj 1868, særlig dens § 3, og af 25de Marts 1872 om Befordring af Udvandrere), saaledes var „Norge" som ligeledes omtalt blevet underkastet de befalede Eftersyn baade den 26de Februar og den 22de Juni 1904 og havde faaet den fornødne Udklareringsattest med Ret til at medtage indtil 800 Personer. Det skal derhos bemærkes, at der ikke er fremkommet noget, som lader antage, at Eftersynene ikke vare foretagne med fornøden Omhu, og at der heller ikke foreligger det allermindste, som kunde endog blot fremkalde en Formodning om, at nogen Mangel ved Skibet var bleven holdt skjult, saaledes at dette kunde fremkalde Ansvar. Men det skal derhos tillige fremhæves, at vel fyldestgjorde „Norge" ikke enkelte af Forskrifterne i den nye Lov af 13de Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer, men at dette heller ikke kunde fordres, da det i nævnte Lovs § 7, jfr. § 32, udtrykkelig er udtalt, at de Bestemmelser i denne Lov, som angaar Skibets og Maskineriets Bygning og Indretning samt Baadenes Antal, ikke skulde være gældende for Skibe, som ved Lovens Ikrafttræden allerede vare danske, men at saadanne Skibe forsaavidt kun skulde fyldestgjøre Bestemmelserne i den tidligere Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24de Marts 1875, hvorimod de skulde fyldestgjøre den nye Lovs Bestemmelser om Baadenes Rumindhold og Tilbehør, hvorhos Skibe, der vare klassificerede i visse anerkjendte Selskaber (deriblandt „Bureau Veritas", hvori „Norge", som anført, var optagen), uden videre skulde anses for at have opfyldt visse af Fordringerne i § 2 af Loven af 1903, — jfr. Bekendtgørelsen af 5te Oktober 1903 om nærmere Forskrifter for Tilsynet §§ 83 til 85. — Som Følge deraf bliver det her under Sagen uden Betydning, at „Norge" der ikke var nogen „Hurtigdamper" i den Betydning, hvori denne Betegnelse bruges i Loven af 13de Februar 1903, som omtalt, ikke havde dobbelt Bund under hele Skibet og ikke Flydeevne, naar et eller flere af dens Rum kom

i Forbindelse med Søen, jfr. § 24 og § 31 i Loven af 13de Februar 1903, og det bliver ligeledes uden Betydning, at Skibet, skønt over 330 Fod langt, ikke havde 6 vandtætte Skotter, naar det agterste, der kun gik op til Mellemdækket, ikke betragtedes som et saadant, jfr. Lovens § 2 b. Og Bestemmelserne i den tidligere Lov af 24de Marts 1875 med den sig dertil (jfr. Lovens § 4) sluttende Bekendtgørelse af 28de Juni 1875 om saadanne Passagerfartøjer og deres Maskineris Bygning og Indretning maa „Norge", som allerede udtalt, antages fuldt ud at have opfyldt.

Forsaavidt der dernæst spørges, om „Norge" ogsaa iøvrigt var behørig udrustet og forsynet saaledes, som det kunde fordres, skal det bemærkes, at der i Virkeligheden kun er rejst Anker og Tvivl i denne Retning med Hensyn til enkelte Punkter, og at Retten derfor finder det overflødigt at komme ind paa alt andet i saa Henseende. Det skal derhos tillige fremhæves, at de derom givne Forskrifter, som tidligere nævnt, dels indeholdes i det tidligere nævnte Reglement af 28de Marts 1870, dels i den ligeledes nævnte Lov af 24de Marts 1875 og Bekendtgørelse og 28de Juni s. A., dels endelig i Loven af 13de Februar 1903 og Bekendtgørelsen af 5te October, hvoraf de sidste paa flere Punkter forandre de ældre Bestemmelser, f. Ex. med Hensyn til Redningsmidlerne ombord, medens de i andre Retninger supplere hinanden, hvorved der dog ikke ganske er undgaaet noget Uklarhed.

Foreløbig bemærkes det, at Skibet, jfr. § 21 i Reglementet af 1870 Nr. 2 og 3, maa antages ved Afgangen herfra at have haft en fuldt ud tilstrækkelig Besætning og navnlig paalidelige og i den Fart erfarne og dygtige Officerer, hvad der ikke mindst gjaldt om Kaptajnen, der i en Række af Aar havde faret først som Styrmand og derpaa som Fører med den Slags Skibe. Det skal i denne Forbindelse derhos nævnes at Rhederiet ganske havde lagt alt, hvad der vedkom Navigationen, derunder den nærmere Bestemmelse af Ruten, i Førerens Haand. — Da det efter Skibets Rumforhold m. m. var tilladt, at det havde indtil 800 Personer ombord, og da Besætningen, som omtalt, bestod af 69 Personer, kunde der dernæst, naar tillige fornødent Hensyn toges til det Forraad af Proviant m. m., som ifølge Synsforretningerne skal have været ombord, ikke med Føje gøres nogen Indsigelse imod, at der faktisk var 727 Passagerer ombord, ganske bortset fra, at disse Antal, som tidligere omtalt, efter Reglementet af 1870 § 8 kun skulde beregnes til 604, men efter Bekendtgørelsen af 1903 § 14 derimod, som det synes, nærmest til 653 voxne

Personer. Der findes derfor slet ingen Anledning til at komme ind paa det Spørgsmaal, hvorvidt overhovedet Ansvaret for det Antal Passagerer, som var ombord ved Afgangen fra Kristianssand, kunde paahvile andre end Kaptajnen.

Naar det dernæst er fremhævet, at det var en ubetinget Fejl, at Kompasserne ombord ikke vare blevne officielt undersøgte siden Januar 1903, skal det først bemærkes, at, ligesom der maa antages fuldtud at have været det foreskrevne Antal Kompasser ombord, saaledes maa det ogsaa antages, at særlig Hovedkompasset har været, som det burde være, og i god Stand og tilbørlig anbragt, og der findes ikke nogen Grund til at betvivle, at dette derhos, som af Kaptajnen omtalt, har været fuldstændig undersøgt og kompenseret af ham i Begyndelsen af 1904, samt at der til enhver Tid i det hele er foretaget de tilbørlige Deviationsundersøgelser og at disse have givet tilfredsstillende Resultater — hvad ogsaa den første Del af Skibets sidste Rejse tyder paa —, medens der selvfølgelig ikke nu har kunnet foretages nogen nærmere Undersøgelse i saa Henseende, da Deviationstabellerne, hvori de skulde have været indførte, ere gaaede tabte med Skibet. Men der findes i alt Fald ikke at kunne gøres noget Ansvar gældende, fordi en officiel Undersøgelse af Kompasserne ikke havde fundet Sted i Aar, da en saadan „officiel" Undersøgelse eller Undersøgelser ved en Udenforstaaende overhovedet ikke ses at være foreskreven, jfr. § 11 i Bekendtgørelsen af 5te Oktober 1903, sammenholdt med § 2 n og § 5 i Loven af 13de Februar 1903 og § 3 f i Loven af 24de Marts 1875. Det skal i denne Forbindelse endnu bemærkes, at forsaavidt Deviationstabellerne og Skibets Dagbøger og øvrige Papirer ere gaaede tabte — for hvilket der iøvrigt i alt Fald ikke kunde gøres noget Ansvar gældende mod Rhederiet —, da findes der, hvor uheldigt dette Tab end har været med Hensyn til Forholdenes Oplysning, dog ikke, uanset Sølovens § 43, at burde blive Tale om Ansvar i saa Henseende i nærværende Tilfælde, hvor det i første Række maatte dreje sig om Redningen af de mange Menneskeliv.

Hovedanken imod Skibets Udrustning har imidlertid været rettet mod Tilstrækkeligheden af de ombordværende Redningsmidler og Anbringelsen af disse og af deres Tilbehør m. m.

Det skal i saa Henseende nu først bemærkes, at der efter § 10 i Bekendtgørelsen af 28de Juni 1875, som ifølge § 7 i Loven af 13de Februar 1903 paa dette Punkt kun kunde fordres

bragt til Anvendelse, i Virkeligheden ikke havde behøvet at være mere end 5 Baade ombord og det af tildels ringere Dimensioner, end „Norge" havde. Skibet havde imidlertid netop det Antal Baade, som efter dets Bruttotonnage (3318) svarede til Forskriften i Bekendtgørelsen af 5te Oktober 1903 (§ 8), nemlig 8 Baade, og netop med det for disse krævede Kubikindhold, mindst 2500 Kubikfod, ɔ: med Plads til 251 Personer (det ses ikke, om Bekendtgørelsen derved har villet gøre Forskel mellem Voxne og Børn), og Skibets Baade havde altsaa faktisk Plads til flere, end der kunde fordres. Skibet havde derhos ved Afgangen herfra 843 som gode akcepterede Redningsbælter (omend ved Eftersynet et Par Dage før kun 750), ɔ: adskillig flere end nødvendigt, og det bliver forsaavidt uden Betydning, at der ved Afgangen kun var 10 Redningskrandse ombord som forlangt af Synsmændene, hvem Ansvaret i saa Henseende nærmest maatte paahvile, nemlig 2 for hver af de 5 Baade, som Skibet var pligtigt at have, og ikke 16, som Aktor har paastaaet, at der skulde være, nemlig 2 for hver af de 8 Baade, som Skibet faktisk havde, jfr. § 9 I c. i Bekendtgørelsen af 5te Oktober 1903. Hvad endelig angaar Spørgsmaalet om Tilstrækkeligheden af de i nysnævnte § 9 I a, omtalte „andre Flydemidler, saasom Redningsflaader, — — — løst Træværk paa Dækket o.s.v., saa at disse i Forening med de — — forlangte Baade havde Bæreevne til alle ombordværende Personer (— — af mindst 20 Pd. for hver)", da foreligger der i Virkeligheden intet, paa Grundlag hvoraf Retten nu kan dømme derom, men Meningen maa ogsaa antages nærmest at have været den at overlade Afgørelsen deraf til de paagældende Synsmænds Skøn, der, som tidligere anført, gik ud paa, at saadanne Midler vare tilstede i tilstrækkeligt Omfang. — Det maa endelig antages, at der har været det til hver af de 8 Baade nødvendige Tilbehør ombord i Skibet (— i alt Fald er der intet oplyst om det modsatte —), jfr. § 8 i Bekendtgørelsen af 5te Oktober 1903, og, skønt det maa misbilliges, at de 8 Baadkompasser ikke vare ombord i Baadene (— den hertil paaberaabte Grund, Hensynet til Fugtighed, findes ikke at have været fyldestgørende—), og skønt det ligeledes maa misbilliges, forsaavidt nogle af Baadene, f. Ex. Nr. 5 og Nr. 8, ikke maatte have været forsynede paa Rejsen med det fornødne Brød og Vand — hvad der dog, som ovenfor omtalt, delvis er omtvistet —, idet Tilbehøret som ikke kunde siges at have være som foreskrevet, „klart til øieblikkelig Brug", finder Retten dog ikke at kunne gøre Ansvar til Straf gældende.

i saa Henseende, da Synsmændene ikke ses at have stillet noget Krav i denne Retning, og da derhos selve den nævnte § 8 i Bekendtgørelsen af 1903 overhovedet stiller meget færre Krav med Hensyn til „de øvrige Baade" end til „Redningsbaadene" og overhovedet kun taler om Kompasser, Brødbeholdere med Brød og Vandankere med Vand for disse Baades Vedkommende, hvilke sidste to Ting det er givet, at der var ombord i „Norge"s Redningsbaade Nr. 1 til 4. Som allerede tidligere omtalt, maa Baadene derhos efter de foretagne Syn antages at have været anbragte paa behørig Maade som foreskrevet sidst i § 8 af den titnævnte Bekendtgørelse af 1903, saa at de Uheld og Ulykker, der indtraadte ved flere af Baadenes Udsættelse, kun skyldtes de Forhold, hvorunder Udsættelsen skete, og Mangel paa Ro og paa Øvelse hos de Paagældende. Derimod maa det antages, uagtet der var sørget for Opslag og Anbringelse af Numre til Oplysning om, til hvilke Baade de enkelte af Mandskabet hørte, jfr. § 80 i Bekendtgørelsen af 5te Oktober 1903, at der ikke er gjort tilstrækkeligt for at forvisse sig, om de virkelig vare indøvede deri og i Baadenes Benyttelse i det hele. Men heller ikke i denne Retning finder Retten dog at kunne gøre Strafansvar gældende. Det skal nemlig i denne Forbindelse endnu bemærkes, at det med Hensyn til de ved Baadenes Tilbehør o.s.v. omtalte Mangler ikke efter det foreliggende kan siges at være godtgjort, at disse Mangler have fremkaldt eller bidraget til at forøge den indtraadte Ulykke. Ansvar i saa Henseende vilde derhos i alt Fald ikke have kunnet paalægges Rhederiet.

Som Følge deraf og da der selvfølgelig ikke kan blive Tale om at gøre Ansvar gældende mod Rederiet for det paa selve Rejsen passerede, da Kaptajnen forsaavidt ene havde Ledelsen, vil det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse og Direktionen paa dets Vegne i det hele blive at frifinde, og Sagens Omkostninger ville forsaavidt, derunder 100 Kr. i Salær til Aktor for denne Del af Sagen, blive at paalægge det Offentlige.

Som tidligere omtalt, indtraf der slet intet af Betydning paa „Norge"s Rejse herfra, indtil Skibet var tværs af Flannan Islands Kl. 11.40 Formiddag den 27de Juni, og navnlig blev der slet ikke iagttaget nogen extraordinær Paavirkning af Kompasset hverken da eller i Løbet af Tiden derefter, indtil Skibet stødte den 28de Juni Kl. $7^{3}/_{4}$ Formiddag. Der er heller ikke ved de under Forhøret og bagefter anstillede Undersøgelser fremkommet nogen Oplysning, som for Retten gjør det i nogen Maade anta-

geligt, at Ulykken skulde skyldes enten nogen extraordinær Misvisning eller nogen særlig magnetisk Paavirkning, selv om Rockall Klippen med Omgivelser maatte være noget magnetisk, hvad der ikke er nærmere oplyst, men hvad der i alt Fald maatte advare mod at komme samme nær.

Det var som tidligere omtalt, Kaptajn Gundels Hensigt at styre Syd om Rockall Klippen, hvad han ogsaa har gjort paa tidligere Rejser ikke blot for hjemgaaende fra New York, men ogsaa 1 à 2 Gange for udgaaende og hvad han vil have gjort for at undgaa at komme i Nærheden af forskellige „Rocks" (Klipper), som antages muligt at findes nord for Rockall, men hvis Beliggenhed i alt Fald er tvivlsom, — hvorved det maa bemærkes, at det ingenlunde er givet, at der ikke ogsaa findes saadanne „Rocks" — foruden det tidligere omtalte St. Helens reef — paa andre Sider af Rockall Klippen, særlig ogsaa i Syd og Sydøst af samme. Det maa tillige ansees for givet, at i alt Fald ikke paa andre Dampskibe (deriblandt flere af det forenede Selskabs) i de senere Aar ere passerede Syd om „Rockall" for udgaaende til Amerika, uden at man iøvrigt har hørt om derved indtraadte Ulykkestilfælde. — Retten er nu ogsaa af den Mening, at der i og for sig ikke kan være noget til Hinder for, at Dampskibe baade for udgaaende og for hjemgaaende passere den nævnte Vei. Men Spørgsmaalet bliver, lige saa vel som naar der passeres Nord om „Rockall", om der i det enkelte Tilfælde navigeres med fornøden Forsigtighed og under fornøden Hensyntagen til de foreliggende forskellige Omstændigheder og tillige til de i forskellige Retninger mere og mindre ukendte Forhold, og det kan ikke faa nogen afgørende Betydning, at andre Skibe under tilsyneladende lignende Omstændigheder med Held have passeret den samme Rute.

Retten skal dernæst strax bemærke, at den maa anse det for givet, at „Norge", ved den omtalte Leilighed, stødte paa et undervands Rev og ikke paa et Vrag, hvilket sidste ingenlunde kan støttes paa, at nogle Træstumper (mulig Vragstumper) drev op. Det maa anses for ganske usandsynligt, at „Norge", som kom med fuld Fart, ikke hvis det kun var stødt paa et Vrag, skulde være passeret videre fremefter, men strax, som det skete, være standset. — At det nævnte Undervandsrev derhos ikke har befundet sig mere end faa Kvartmil fra Rockall Klippen, maa Retten, efter hvad der, som omtalt, faa Timer efter blev iagttaget om den af forskellige uafhængig af hinanden, derunder af Kaptajn Gundel selv, anse som givet, og Retten anser det i for sig

for sandsynligst, at det nævnte Rev har været selve „St. Helens reef". Men selv om det maatte have været et andet, hidtil ukendt, Rev ikke langt derfra og i Syd derfor, hvad der, som ovenfor nævnt efter Forholdene slet ikke er udelukket, ses dette slet ikke at medføre nogen Forskel med Hensyn til Bedømmelsen af Tilfældet.

Det maa vel erkendes, at Skibet med de *udsatte* Kurser under almindelige Forhold og hvis alt var gaaet som forudsat, vilde være kommet et godt Stykke S. om Rockall, forudsat at den affarende Plads har været nøjagtig beregnet, og at de udløbne Distancer samt de virkelig styrede Kurser og de forudsatte Deviationer hele Tiden have været nøjagtig stemmende med de opgivne, hvad der, da Skibets Papirer ere gaaede tabt, slet ikke nu lader sig kontrollere, men hvad Retten i for sig ikke har nogen Grund til at betvivle. Men det maa antages, at Vejret i alt Fald i de sidste Timer før Ulykken, om end i visse Øieblikke tilsyneladende sigtbart, saa at Kaptajn Gundel, som omtalt, har ment endnu da at kunne se en 5 á 6 Kvartmil frem, dog i Virkeligheden da i det hele har været stærkt diset, særlig hen i Retningen mod Rockall, saa at Kursforandringen Kl. $7^1/_2$ i alt Fald var uheldig. Men dertil kommer, ganske bortset fra, at Kurserne mulig have været noget nordligere end forudsat, fordi der er regnet med ikke ganske nøjagtige Deviationer og Misvisninger, at Skibet, efter hvad der ubetinget er sandsynligt, maa antages efterhaanden at være blevet forsat adskillige Kvartmil nordover, hvorved det maa tages i Betragtning, at Kaptajnen selv har forklaret, at han slet ikke tog noget Hensyn til mulig Paavirkning enten af Ebbe og Flod eller af Strømforhold, hvorom der intet eller næsten intet vidstes paa den Strækning.

Retten skal ikke komme nærmere ind paa, hvorvidt det har havt nogen videre Betydning, at der slet ikke blev tagen nogen Maaneobservation, medens det var klart om Natten, og at der under paagældende Forhold uafbrudt blev gaaet med fuld Fart og slet ikke blev taget noget Lodskud, da man maatte antage at være naaet ind paa Rockall Banken, samt at der kun af og til blev holdt Udkig. Men Retten maa derimod fremhæve, at der, netop fordi „Norge" var en Udvandrerdamper med en saa stor Mængde Passagerer foruden den betydelige Besætning, burde have været navigeret med den størst mulige Forsigtighed, og at Kursen derfor burde have været sat langt uden om Rockall Klippen, som der i Virkeligheden ikke for „Norge" var nogen Grund til at søge at faa i Sigte.

Retten kan derhos heller ikke anse det for rigtigt, at Kaptajnen ikke strax, da Skibet stødte, lod lodde rundt om Skibet for at skaffe sig Klarhed over, hvorledes Skibet stod, og tillige strax lod pejle for at forvisse sig om, hvorvidt „Norge", der, som ham bekendt, ikke havde dobbelt Bund i Forskibet, endnu kunde flyde, da det ellers vilde synke paa meget dybt Vand. Havde han undladt strax at bakke og endog efter at have opdaget den stedfundne Læk ladet Maskinen gaa frem, kunde han mulig, om det end ingenlunde er givet, have holdt Skibet staaende paa Grunden endog i længere Tid, da der ikke var videre Sø, og han kunde derved maaske have opnaaet, at adskillig flere kunde blive reddede. Det synes end ikke at have været udelukket, at han, da han efter at være kommen flot, opdagede Lækagen, ikke paany kunde være kommen til at staa fast ved strax at gaa frem igen med fuld Kraft, men det maa samtidig erkendes, at de ved Skibets Grundstødning indtraadte Forhold vare saa fortvivlede, at der kun var meget ringe Tid til nærmere Overvejelse i saa Henseende.

Det vil af det Anførte fremgaa, at Retten finder, at Kaptajn Gundel maa siges at have gjort sig skyldig i Uforsigtigheder og i fejlagtige Handlinger som maa erkendes at have bidraget til at fremkalde og forøge den stedfundne Ulykke.

Retten finder imidlertid tillige, at disse Fejl og disse Uforsigtigheder, uanset Følgerne, ikke kunde siges at have været af en saadan Størrelse og en saadan Natur, at der bør idømmes Kaptajnen nogen Straf efter Sølovens § 293, hvorved Retten bemærker, at den, hvad der iøvrigt ikke hører under dens Kompetence, mener at turde gaa ud fra, at der heller ikke vilde blive Spørgsmaal om nogen tilsvarende Straf efter Straffelovens § 289, jfr. §§ 286 og 198. Retten har tillige ment i saa Henseende at burde tage væsentlig Hensyn baade til den Maade, hvorpaa Kaptajnen til det sidste bestræbte sig for med Ro at opfylde sine Pligter, indtil han selv gik ned med Skibet, hvorefter han kun ved et mærkeligt Held blev reddet, dog med en mindre legemlig Beskadigelse, og endnu mere til den aandelige Lidelse, som selve Ulykken maa antages at have paaført ham. Derimod finder Retten, at han maa betale Sagens Omkostninger for sit Vedkommende, særlig Salær til Aktor og hans Defensor, hvis Sagførelse har været fuldt ud fyldestgørende, med 300 Kr. til hver.

Thi kendes for Ret:

De Tiltalte: Bestyrelsen og Direktionen for det forenede Dampskibsselskab paa dettes Vegne og Føreren af Dampskibet „Norge“: Kaptajn Valdemar Joh. Gundel bør hver især for Aktors Tiltale i denne Sag frie at være. Tiltalte Kaptajn Gundel bør dog betale Sagens Omkostninger for sit Vedkommende, derunder i Salær til Aktor: Overretsprokurator Steinthal og til hans Defensor: Overretssagfører Sinding 300 Kr. til hver. Til Aktor betaler Statskassen derhos for Tiltalen mod Dampskibsselskabet i Salær 100 Kr.

At efterkomme under Adfærd efter Loven.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 82. Bergens Sjøret: „Ellida“ m. fl. mod „Bergen“. — 83. Bergens Sjøret: D/S „Carlotta“s Rederi mod Bergens Assuranceforening. — 84. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Overretsprokurator Steinthal som Aktor mod Føreren af Dampskibet „Norge“: Kaptajn Valdemar Joh. Gundel og Bestyrelsen og Direktionen for det forenede Dampskibsselskab paa dettes Vegne.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

REGISTRE

Resumé af Dommenes Indhold m. m.

	Side.
Afgifter paa Skib og Ladning	469
Assurancespørgsmaal	469
Beskadiget Last	470
Bjergning & Assistance	472
Fragtbetalingsspørgsmaal	474
Hjemsendelse og Sygeunderstøttelse af Sjøfolk	474
Hyrespørgsmaal	474
Kollision. Sammenstød & Paadrivning	475
Konnossementsspørgsmaal	477
Kontraktsbrud	478
Lastning og Losning	478
Maanedsbefragtning	479
Manglende Last	479
Mægleres Ansvar	479
Overliggedagsspørgsmaal	479
Sjøpant	481
Skibsføreres Ansvar	481
Skjøn	481
Slæbningsforhold	481
Straffesager	482
Udlevering af Gods til urette Vedkommende	483
Diverse	483

Afgifter.

Side.

Klausulen „free on rail" forpligter ikke Skibet til at betale Kanalafgifter paa Ladningen i Manchester-Kanalen.
Drammens Sjøret. 417

Assurancespørgsmaal.

Ved konstruktivt Forlis ansees Forliset i Forholdet til Assurandøren indtruffet, da Skaden skete, og ikke først, da den formelle Kondemnation fandt Sted. Norges Høiesteret. 54

En Kondemnation af et Seilskib overensstemmende med *Sjøfartslovens § 6* ansees ikke forbindende for Kaskoassurandøren, fordi Betingelserne i *den norske Sjøforsikringsplans § 73 c* ikke var opfyldte.
Norges Høiesteret. 177

Paa Reise fra Dalhousie til Belfast med en Ladning Planker udstod Barkskibet „Belfast" af Grimstad svære Storme, hvorunder Lasten forskjød sig, saa at Skibet fik adskillig Slagside og trak meget Vand. Under Bugseringen ind til Belfast kom „Belfast" paa Grund og blev staaende i tre Timer stærkt overkrænget. Assurandøren nægtede at godtgjøre Udgifter ved Metalhudens Skiftning og ved Drivning, og Høiesteret giver (i Modsætning til Sjørettens Pluralitet) Assurandøren Medhold, idet Høiesteret antager, at Rederiet i Medfør af *den norske Sjøforsikringsplans § 103*, ligesom ogsaa efter Affattelsen af Bestemmelsen i samme Plans § 77 andet Punktum, maa have den fulde Bevisbyrde for, at Skaden skyldtes en Aarsag, der vilde medføre Erstatningspligt for Assurandørerne i Medfør af den sidstnævnte Bestemmelse, et Bevis, som Rederiet ikke havde været istand til at præstere.
Norges Høiesteret. 218

Assuranceforeningen „Vidar" i Drammen fradrager i Henhold til en Bestemmelse i sine Love 25 pCt. i Erstatningen for Propelskade, fordi der ikke var ført „fuldstændigt Bevis" for, at Skaden var foraarsaget ved Stødning mod flydende eller faststaaende Gjenstand. Sjøretten giver „Vidar" Medhold heri. Drammens Sjøret. 246

En særlig Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling inden en gjensidig Forsikringsforening (Det norske Lloyd) ansees ansvarlig for Foreningens Gjæld til Trediemand, uden Hensyn til om de af Trediemand ydede Laan var benyttet til Dækning af Forpligtelser, der hvilede paa en anden

Side.

Afdeling inden Foreningen (Træseilskibsafdelingen), idet denne ikke overfor Laangiveren havde taget noget Forbehold om, at Laanene alene vedkom en
321 enkelt Afdeling. Norges Høiesteret.

Føreren af Jagt „Stjernen" sagsøger efter Jagtens Forlis Jondals Skibsassuranceforening, hvor Jagten var forsikret for 1200 Kr., til Udbetaling af den ham som Eier af en Halvdel i Jagten tilkommende Erstatning, men Foreningen frifindes, fordi Forliset maatte antages at skyldes grov Uagtsomhed fra Førerens Side.
346 Bergens Sjøret.

Den norske Sjøforsikringsplans § 75, 4de Afsnit, giver Adgang til Erstatning for forringet Bæreevne efter Reparation. Planens Bestemmelse om $^1/_3$ Afdrag (§ 76) har herunder ingen Indflydelse.
401 Norges Høiesteret.

Dampskibet „Carlotta" grundstøder i Nærheden af Kjøbenhavn, hvor Skaden ved lovlig Taxt ansættes til 23 000 Kroner. Et Værft i Kjøbenhavn tilbyder at reparere al ved Grundstødningen forvoldt Skade for 17 500 Kroner, men Rederiet lader paa egen Haand Reparationen foretage i Flensborg med en Bekostning af 22 500 Kroner, som det fordrer erstattet af Assurandørerne. Disse vil imidlertid kun betale efter det foreliggende Anbud fra det Kjøbenhavnske Værft, og heri faar de Rettens Medhold.
440 Bergens Sjøret.

Beskadiget Last.

Et Rederi, der af en Ladningsmodtager sagsøges til Erstatning for beskadiget Last, frifindes, fordi Modtageren ikke kunde føre tilstrækkeligt Bevis for, at Skaden skyldes Aarsager, for hvilke Rederiet maatte være ansvarligt. Da Skjøn ikke var begjæret afholdt inden den i *Sølovens § 148* foreskrevne Frist, paahvilede
13 Bevisbyrden Modtageren. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Et Parti Solsikkekager befindes at være beskadigede ved Sammenblanding med Korn, og Rederiet dømmes til at erstatte Skaden i Henhold til *Sølovens § 142*, idet Retten ikke tog Hensyn til Rederiets Paastand om, at Separeringen havde været forsvarlig, men at Seilene og Presenningerne, der var anvendt til Separeringen var sprængte ved Skibets Arbeiden i Søen under haardt Veir. Søforklaring var ikke foranstaltet afholdt af Kapteinen ved Skibets Ankomst til Bestemmelsesstedet.
105 Viborg Landsoverret.

Et Parti Bomuldsfrøkager befindes ved Losningen beskadigede ved Sved, som muligens tildels skyldes Udsvedning fra Trælast, der var stuvet sammen med Kagerne og maaske indlastet i fugtig Stand. Retten anser imidlertid ikke Rederiet ansvarlig for denne Skade *efter Sølovens § 142*, idet det ikke kunde lægges Skibets Fører til Last, at han havde stuvet Fyrrebrædderne (Furubordene) sammen med Kagerne, og Afladerne ialfald burde have taget Forbehold overfor Skibs-

Side.

føreren, hvis han mente, at Kagerne vilde udsættes for Skade ved at stuves sammen med Brædderne, jfr. *Sølovens § 143.*

Der viste sig ved Udlosningen at mangle nogle Sække, men da der var udlosset mere end den hele i Konnossementet angivne Vægt, ansaaes Rederiet kun ansvarligt for Værdien af det manglende Antal tomme Sække.

Viborg Landsoverret. 113

Ett parti korn, som med skonerten „Roma" fraktas från Trelleborg till Hudiksvall, befinnes vid framkomsten vara delvis skadadt af vatten. Skadan anses hafva orsakats deraf att befälhafvaren å „Roma" eftersatt honom åliggande skyldighet att tillse det fartyget varit försedt med tillräcklig bädding eller underlag till lastens betryggande, i följd hvaraf befälhafvaren ålägges ersätta den lastägaren derigenom tillskyndade skadan.

Sveriges Høiesteret. 159

Rederiet ansees ansvarligt for Skade paa Godset, foraarsaget ved at Syre var stuvet i umiddelbar Nærhed af forskjellige Sprængstoffe, hvorved Explosion var bevirket. Godsets Karakter var tydelig angivet i Konnossementet, og den Omstændighed, at Kasserne med Sprængstoffer ikke var tydelig mærkede paa foreskreven Maade, kunde ikke fritage Rederiet for Ansvar, da det ifølge *Sjøfartslovens § 26* paahviler Skipperen at paase, at den foreskrevne Mærkning finder Sted (se norsk Plakat af 28de April 1900). Norges Høiesteret. 164

En Modtagers Fordring paa Erstatning for Beskadigelse af et Parti Hampefrøkager tages ikke tilfølge, idet Retten finder, at Skaden ikke skyldtes noget Forhold, for hvilket Rederiet kunde ansees ansvarligt. Skaden maatte nærmest antages at skyldes den Omstændighed, at Varen var indlastet i altfor frisk og ikke tilstrækkelig tør Tilstand, hvorved Svedning underveis samt Skimmel og Muggenhed var foraarsaget, men herfor kan Rederiet ikke ansees ansvarligt, selv om det i Konnossementet er sagt, at Varen er indladet i god Orden og Kondition.

Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 236

Sedan Örebro Nya Rederiaktiebolag åtagit sig att för L. J. Lindroths räkning å pråm frakta en last hö och halm från Segersjö vid Mälaren till Barnhusviken i Stockholm har, innan prämen anländt till destinationsorten, eld utbrutit i lasten, som dervid uppbrunnit eller förstörts af rök och vatten. Fråga dels huruvida rederiet och befälhafvaren å prämen vore ersättningsskyldiga för skadan, dels om och i hvad mån rederiet kunde vara skyldigt återbära i förskott uppburen frakt.

Sveriges Høiesteret. 252

Ett parti potatis, som med segelfartyget „Polaris" fraktas från Stettin til Åhus, befinnes vid framkomsten hafva till största delen öfvergått till förruttnelse. Fråga dels huruvida den omständigheten att lastemottagaren, med vetskap om att lasten varit skadad, förfogat öfver densamma kunde medföra skyldighet för honom att gälda frakt och öfverliggedagsersättning, dels huruvida lastemottagaren kunde vara berättigad att ur fartyget bekomma

Side.

ersättning för skadan såsom orsakad genom befälhafvarens försummelser i fråga om afgångstid från lastningsorten och potatispartiets vårdande efter inlastningen.

273 Sveriges Høiesteret.

En Skibsfører frikjendes i Henhold til *Sølovens § 142* under en Sag, der var anlagt mod ham af Modtagerne af en Ladning Hampefrøkager, idet Modtagerne fordrede Erstatning for Skade paa Ladningen, fremkaldt ved Søvand. Retten fandt, at det var det haarde Veir, Skibet havde mødt underveis, som var Aarsag i, at Vand var trængt ind
293 i Skibsrummet. | Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

En last kalk, som med briggen „Diana" fraktas från Oxen til Luleå, befinnes vid framkomsten vara skadad af vatten samt hafva undergått minskning. Befälhafvaren å briggen ålägges af Kungl. Maj:t ersättningsskyldighet, enär fartyget, hvars garnering varit otät, ej varit försedt
298 med bäddning under lasten. Sveriges Høiesteret.

Vid gäldandet af frakt för ett med ångfartyget „Umeå" transporteradt parti gödningsämnen gör lastemottagaren afdrag med visst belopp, motsvarande den förlust han lidit derigenom att en del af lasten befunnits vara skadad. Sedan frågan om befogenheten häraf dragits inför domstol, samt Rådstufvurätten ansett bortfraktaren icke hafva visat något förhållande, som kunde fritaga honom från ersättandet af skadan, har Hofrätten i dom, som fastställts af Kungl. Maj:t, förklarat att något afdrag å frakten icke borde ega rum, enär lastemottagaren icke gent emot af bortfraktaren i konnossementet gjorda förbehåll styrkt att skadan tillkommit af sådan anledning att bortfraktaren vore
379 derför ansvarig. Sveriges Høiesteret.

Et Parti Havre befindes ved Udlosningen at være delvis bedærvet, og det udtales i Besigtelsen, at dette godt kunde skyldes den Omstændighed, at Havren efter Indlastningen havde henligget i over 3 Uger i Skibet uden at lempes eller kastes, idet Konnossementerne først var udstedt saa lang Tid efter Indlastningen. Rederiet antages imidlertid ikke at have noget Ansvar for Skaden, idet Skibets Fører ikke kunde antages at have nogen Forpligtelse til at udstede Konnossement, forinden det forlangtes af Afskiberen.

430 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Bjergning og Assistance.

Den i nærværende Samlings Aargang IV som No. 4 S. 17 optagne Dom af Fredrikshavns Søret stadfæstes af Overretten i Viborg.

1 Viborg Landsoverret.

Bestemmelsen i *Sølovens § 227* anseet uanvendelig i et Tilfælde, hvor Skipperen efterat hans Skib var strandet, havde afsluttet Kontrakt iland med et Bjergningsselskab efter gjentagne Forhandlinger, men tillige

Side.

først efterat Skipperen havde havt Leilighed til at konferere med sin Konsul og til, forsaavidt han ønskede det, at sætte sig i Forbindelse per Telegraf med sine Assurandører og andre, og til derefter nærmere at overveie Forholdene.

Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 10

Det kullastede Barkskib „Albion" grundstøder paa Cancerygrunden Syd for Hornsrev og forlades af Besætningen. Det opdages senere af Fiskerkutterne „Young Hero" og „Vesterbyen", hvis Besætninger gaar ombord og seiler det ind til Esbjerg. Det tilkjendes „Young Hero" 3 000 Kroner og „Vesterbyen" 2000 Kroner. Det bjergedes Værdi var 18 000 Kroner.

Esbjerg Søret. 30

S/S „Skjold" fik ca. 40 Kvartmil af Runde Lavtryk-Stempelstangen brukket, -Cylinderen og -Cylinderlaaget knust. Der blev heist Flag paa Mesanmasten og signaliseret med Dampfløiten, hvorefter S/S „Fiskeren" kom til Hjælp og slæbte „Skjold" til Stadt og derefter til Bergen, i det hele ca. 31 Timer. Retten tilkjender „Fiskeren" Kr. 2 250,00 for ydet Assistance.

Bergens Sjøret. 73

Den i Samlingens Aargang IV som No. 51 S. 292 optagne Dom af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn stadfæstes af Høiesteret.

Danmarks Høiesteret. 128

Den i Samlingens indeværende Aargang Side 1 optagne Dom, afsagt af Overretten i Viborg, stadfæstes af Høiesteret.

Danmarks Høiesteret. 142

Den i Samlingens Aargang IV som No. 42 S. 225 optagne Dom, afsagt af Christiania Sjøret, stadfæstes af Høiesteret, der altsaa tilkjendte Rederiet Bjergeløn hos Assurandøren, skjønt det bjergende og det bjergede Skib tilhørte samme Rederi.

Norges Høiesteret. 145

Dampskibet „Norden" af Bergen grundstøder ved Næsodden og bringes flot med Bistand af Moss Verft, Bjergnings- og Dykker-Kompani efter flere Dages Arbeide. Sjøretten kommer til det Resultat, at „Norden" ikke var i Nød og tilkjender Bjergningsselskabet Kr. 25 000 for ydet Assistance.

Christiania Sjøret. 185

Dampskibet „Orkdal" paatræffer Jægten „Ellida" drivende mod Land for sine Ankere uden Seil i stærk Strøm og Storm og slæber Jægten i Havn, hvorfor det i Bjergeløn tilkjendes 200 Kroner. Jægtens Værdi var omtrent Kr. 2000,00.

Trondhjems Sjøret. 285

S/S „Kronborg" paatræffer S/S „Vulkan" med Maskinskade og tager den paa Slæb ind til sikker Havn efter nogle Timers Slæbning. S/S „Kronborg" tilkjendtes 11 000 Kroner i Bjergeløn. Det reddedes Værdi udgjorde ialt ca. 160 000 Kroner.

Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 428

Side.

Fragtbetalingsspørgsmaal.

Fragtens retlige Væsen og dens Behandling i Søloven.
33 (Af Dispacher Theodor Ameln).

Hjemsendelse og Sygeunderstøttelse af Sjøfolk.

Bestemmelsen i *Sjøfartslovens § 98*, at Statskassen betaler Omkostningerne ved norske Sjøfolks Hjemsendelse, naar Skibet er forulykket eller efter lidt Havari erklæret for uistandsætteligt, kan ikke anvendes, naar Folkene hjemsendes, efter at Skibet er forladt efter Stranding. og det senere bjærges og istandsættes. Isaafald maa Omkostningerne ved
17 Hjemsendelsen bestrides af Rederiet. Christiania Sjøret.

Hyrespørgsmaal.

En Styrmands Krav paa Extragodtgjørelse for Overarbeide ombord i Skibet paa Søn- og Helligdage under Losning og Lastning afvises af Retten. Styrmanden var paamønstret i Henhold til *Søloven*, men *dennes § 96* antoges ikke at gjælde for Styrmænd og Maskinmestre.
71 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Omstødt af Høiesteret, se Side 335.

En Klausul i en Kontrakt mellem Rederi og Fører, hvorefter Sidstnævntes indbetalte Aktiebeløb skal tilbagebetales ham, medmindre Fjernelsen sker for saadanne Forseelser som i Sjøfartslovens § 63 første Afsnit nævnt, antages ikke at give Føreren Ret til saadan Tilbagebetaling, selv om ingen Forseelse er begaaet af Føreren, naar Rederiet opløses ved Salg af Skibet, være sig
97 frivilligt eller tvungent. Norges Høiesteret.

Den Omstændighed, at en Skibsfører har taget Aktier i et Skib i den Hensigt at skaffe sig en Levevei som Skibets Fører, bevirker ikke i og for sig, at han maa betragtes som ansat paa andre Betingelser end de almindelige efter Sjøfartsloven gjældende, naar ikke Selskabets Statuter hjemler en saadan særlig Undtagelse. Vil Skibsføreren paastaa, at der er tilsagt ham en særlig Førerret, har han den fulde Bevisbyrde herfor.
135 Follo Sorenskriveris Sjøret.

En Kjendtmand ansees som tilhørende Mandskabet, naar der bliver Spørgsmaal om Extrabetaling for Forlængelse af Reisens Varighed paa Grund af Havari, og *Sjøfartslovens § 94* ansees derfor anvendelig paa
174 ham i et saadant Tilfælde. Stavanger Sjøret.

Dansk Skibs-Restaurationsforening paalægges Bod for Overtrædelse af *Lov af 12te April 1892* om Forhyringsagenter m. m.
202 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Side.

En Tømmermand forhyres paa Betingelse blandt andet af, at Opsigelse skulde ske, indtil 12 Timer forinden Skibets Afgang fra sidste udenlandske Havn eller Rhed til Fratrædelse, naar Skibet paa Reisen anløber dansk Havn. Tømmermanden afskediges ved Ankomsten til Kjøbenhavn, der var Reisens Endepunkt, men da han ikke havde faaet aftalt Varsel inden Skibets Afgang fra Lastepladsen, forlanger han en Maaneds Tillægshyre (jfr. *Sølovens § 92*) og faar heri Medhold af Retten. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 305

Den i Samlingens indeværende Aargang, som No. 13 S. 71 optagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, omstødes af Højesteret, som antager, at *Sølovens § 96* angaaende Betaling for Overtidsarbeide gjælder baade Matroser og Officerer med Undtagelse af Skibsføreren. Danmarks Høiesteret. 335

Kollision. Sammenstød og Paadrivning.

Den 7 September 1900 törnade ångfartyget „Kalmar Sund No. 5" i Degerhams hamn emot ångfartyget „Kyros", som dervid tillfogades åtskilliga skador. Sedan Rådstufvurätten förpligtat rederiet för „Kalmar Sund No. 5" att ersätta kostnaderna i och för „Kyros"' reparation samt Hofrätten i denna dom ej gjort annan ändring än beträffande rättegångskostnaden, har Kungl. Maj:t ålagt rederiet att ytterligare utgifva ersättning för den tid „Kyros" till följd af reparationen icke kunnat användas. Sveriges Høiesteret. 87

Dampskibet „Stavanger" lider Skade ved at seile ind paa den Trosse, som fra Dampskibet „Conway", der laa tilankers paa Bergens Red, var fastgjort i en Bøie. „Stavanger" ansees at være Skyld i det Passerede, fordi dets Fører burde have taget i Beregning, at der muligvis var en Trosse udspændt mellem „Conway" og Bøien. Bergens Sjøret. 193

Den i Samlingens Aargang III som Nr. 88 S. 427 optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania, omstødes af Høiesteret, som finder, at „Kong Bjørn" alene har Skylden for Sammenstødet, fornemmelig fordi man der ombord ikke havde holdt forsvarlig Udkig og desforuden havde manøvreret feil ved at give Styrbordsror istedetfor Bagbordsror samt undladt at signalisere eller svare paa Signal, jfr. *de internationale Sjøveisreglers § 28*, samt endelig havde undladt at stoppe og bakke, skjønt man nødvendigvis havde maattet skjønne, at Faren for Sammenstødet var overhængende, jfr. *samme Reglers § 23*.
Norges Høiesteret. 209

Dampskibet „Olaf Kyrre", der i trangt Farvand forsøger at presse sig forbi Dampskibet „Peterbourg" og derved foraarsager Kollision, dømmes til at erstatte den derved forvoldte Skade.
Bergens Sjøret. 229

Side.

Under rådande tjocka kolliderar ångaren „Bergsund“ med ångaren „Folke“ i en för fartygstrafiken uppehållen ränna i isen i Stockholms skärgård. Båda fartygen tillfogas åtskilliga skador. „Bergsund“ anses vållande till sammanstötningen, enär „Bergsund“ vid olyckstillfället icke befunnit sig på styrbords sida om farvattnets midt.

Fråga dessutom huruvida lots, som vid sammanstötningen lotsat ett af fartygen, på denna grund vore jäfvig att vittna
289 i målet. Sveriges Høiesteret.

Under det ångfartygen „Småland“ och „Hamburg“ befinna sig på utgående från Göteborg och „Hamburg“ söker passera förbi „Småland“, kollidera fartygen med påföljd att båda tillfogas åtskilliga skador. „Småland“ anses vållande till sammanstötningen, enär fartyget, hvilket icke befunnit sig i fullt manöverdugtigt skick, icke i tid vidtagit erforderliga försigtighetsåtgärder till undvikande af kollisionen.
279 Sveriges Høiesteret.

Medan barkskeppet „Bohuslän“ befinner sig under bogsering inom Göteborgs hamnområde på väg nedför Göta elf, uppstår kollision mellan „Bohuslän“ och ångaren „Vanadis“, stadd på uppgående till Göteborg. „Vanadis“ anses vållande till sammanstötningen, enär ångaren under sin färd uppför elfven inom hamnområdet, som vore trångt farvatten, framgått på den sida af farleden, som legat åt fartygets ba-
353 bords sida. Sveriges Høiesteret.

Den 29 November 1901 på aftonen kolliderar ångaren „Ran“ med pråmen „Box“, som ligger förankrad utanför den vid inloppet till Sundsvall belägna Tjufholmen. Enär pråmen vid tillfället varit försedd med lanterna med ljus allenast i fören, men densamma på grund af sin längd bort jemlikt art. 11 i förordningen ang. åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. hafva fört lanterna med ljus jemväl vid eller i närheten af aktern, förklaras pråmen vara vållande till sammanstötningen.
360 Sveriges Høiesteret.

Svenska ångfartyget „Drottning Sofia“ sammanstöter på morgonen den 26 Okt. 1900 i Öresund med österrikiska ångaren „Ragusa“. Sedan befälhafvarne inställt hvarandra med yrkanden om skadestånd för de fartygen ågångna skadorna samt Rådstufvurätten förklarat kollisionen hafva orsakats genom vållande å ömse sidor, har — dock under meningsskiljagtigheter — Hofrätten i dom, som fastställts af Kungl. Maj:t, förklarat „Drottning Sofia“ ensam varit vållande till sammanstötningen. Då ångarnes kurser skuro hvarandra hade det nämligen enligt 19 och 22 art. i förordningen ang. ombordläggning ålegat „Drottning Sofia“, som hade „Ragusa“ paa sin styrbordssida att hålla undan för och gå akter om „Ragusa“. Den omständigheten att från „Ragusa“ afgifven ljudsignal å „Drottning Sofia“ uppfattats såsom signal att „Ragusa“ ändrade sin kurs babord hän, anses icke hafva berättigat „Drottning Sofia“ att svänga åt babord.

Kronolots, som tjänstgjort å det ena fartyget samt deltagit i manövreringen och signaleringen å detta, förklaras af Kungl. Maj:t jäfvig att vittna i saken.
369 Sveriges Høiesteret.

Paa sædvanlig Tur fra Helsingør til Helsingborg passerer Færgen „Kronprins Fredrik" mellem to ankerliggende Skibe for at undgaa en betydelig Ændring af Kursen. Da den befandt sig mellem dem, skete der Havari paa Hjulskovlene, antagelig ved Stødning mod drivende Gods, og Maskinen stoppedes strax med den Følge, at S S „Kronprins Frederik" drev ned mod den nævnte Damper S/S „Deramore" af Fredriksstad og foraarsagede den Skade. Færgen ansees skyldig i Sammenstødet, fordi det ikke var oplyst, at dens Fører, som selv havde valgt at gaa mellem de to Ankerliggere og kun 300 Fod nord om „Deramore", ikke kunde have undgaaet Sammenstødet ved f. Ex. at søge at kaste Anker.

Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 385

En mörk höstnatt kolliderar utanför inloppet till Öresund barkskeppet „M. Roosval", stadt på resa från Middelsborough till Oscarshamn, med barkskeppet „Talisman" på resa från London till Helsingör, hvarvid båda fartygen tillfogas åtskilliga skador. På yrkande af befälhafvaren å „Talisman" ålägges „M. Roosval" ersättningsskyldighet, enär fartyget, som seglade bidevind för babords halsar, icke, på sätt *art. 17 i förordningen ang. åtgärder till undvikande af ombordläggning* föreskrefve, i tid hållit undan för „Talisman", som seglade bidevind för styrbords halsar och författningsenligt behållit sin kurs.

Sveriges Høiesteret. 391

Konnossementsspørgsmaal.

Ved S/S „Christianssund"s Ankomst til Trondhjem den 7de Juni 1902 viste det sig, at 10 merkede Fade Oxekjød feilagtig var losset i Bergen. Ved Eftersendelse fra Skibets Expeditør ankom Fadene til Trondhjem den 13de eller 14de Juni. Den 14de Juni lod Modtageren afholde privat Skjøn med det Resultat, at en Del af Kjødet var bedærvet og søgte Erstatning hos Rederiet for den ved Forsinkelsen forvoldte Skade.

Retten frifinder Rederiet i Henhold til Konnossementets Bestemmelse om, at Rederiet ikke er ansvarlig for Feil, som opstaar paa Grund af Uoplagtighed ved Merker, Adresser o. l. Trondhjems Sjøret. 65

Sælgeren af et Parti Rug (Herr Donner), der ikke er Befragter af Skibet, sagsøger Rederiet til Betaling af Erstatning for det Tab, der er paaført ham derved, at Kjøberne af Rugen negtede at modtage Partiet, fordi Skibet, der var befragtet for en Lumpsum Mk. 2 250 for 385 Tons eller Mk. 11 pr. 2 000 Kg. Rug Basis, om fuld Last leveres, efter Befragterens Valg, har indtaget 383 000 Kg. Rug efter Fragt 11 Reichsmark pr. leverede 2000 Kg. og Komplettering indtaget ca. 110 Baller Hamp til en anden Modtager.

Sælgerne gives Medhold i 1ste Instans, men ved Appellen udtaler Retten, at Indlastningen af Hampen ikke kan betragtes som nogen Misligholdelse af Rederiets Forpligtelse overfor Indehaverne af Konnossementet, idet der ikke ved Konnossementet er givet Konnossementets

Side.

Indehaver noget Tilsagn om, at den indlastede Rug skulde udgjøre hele Skibets Ladning, hvorfor Rederiet frikjendes.

90 Kjøbenhavns Landsoverret.

En ved Deposition af Konnossementerne stiftet Haandpanteret i Ladningen (Raafisk) antages ikke at være bortfalden derved, at Fisken underveis overgives til en Fisketørrer og oplægges til Tørring for senere efter fuldendt Tørring at gjenindlastes og bringes videre til Bestemmelsesstedet, idet vedkommende Fisketørrer antages at sidde inde med Varen paa Panthaverens Vegne.

308 Norges Høiesteret.

257 Lidt om gjennemgaaende Konnossement af *J. J.*

Kontraktsbrud.

Et Dampskib, hvis Lasteevne opgives til omtrent 650 Ton, befragtes for en Reise med en fuld og komplet Ladning Kul. Det indtog 793 Ton, altsaa mere end omtrent 650 Ton, og Rederiet dømmes til at erstatte Befragteren det Tab, der var paaført denne, ved at der var indtaget for meget Last, idet Retten bl. a. fandt, at det var Kapteinens Pligt at stoppe Indladningen, naar det i Certepartiet opgivne Kvantum var indtaget.

22 Moss Sjøret.

I certeparti den 1 November 1902, hvarigenom ångfartyget „Lizzie" befraktas att för vice Konsuln Th. Linnells räkning öfverföra en last kortprops från Werkebäck och Oskarshamn till West Hartlepool, stadgas att fartyget, som då vore på resa, beräknades färdigt att lasta senast den 15 December. Fartyget anlände till Oskarshamn den 29 December utan att förut hafva sökt ingå till Werkebäck. Då certepartiet härigenom blifvit brutet af rederiet, förklaras Linnell berättigad att ur „Lizzie" och dess frakt utbekomma skadestånd, enlighet med certepartiets stadgande härutinnan.

357 Sveriges Høiesteret.

Telegrafiskt bemyndigande för en mäklare att bortsluta ett fartyg hvilket bemyndigande innehåller förbehåll om telegrafsvar, anses lemnadt under villkor att fraktaftalet utan dröjsmål uppgjordes och telegrafisk underrättelse derom oförtöfvadt aflätes. Telegrafsvar först efter fyra dagar anses derför icke vara bindande för uppdragsgifvaren, hvadan mot honom framställdt yrkande om ersättning för brutet fraktaftal ogillas.

395 Sveriges Høiesteret.

Lastning og Losning.

Bestemmelserne i *Sølovens § 136* om at Godset skal afleveres ved Skibets Side forpligter ikke Skipperen til at leverere Ladningen paa en Kai, der ligger 1½ Alen høiere end Skibets Ræling.

205 Viborg Landsoverret.

Side.

En Kutyme, hvorefter Losning af Korn foregaar saaledes, at Skibet besørger og betaler for Fremlempningen samt Opheisningen af Tønderne, hvori Kornet fyldes, hvorimod Modtagerne betaler for Fyldingen af Tønderne, for at friholde dem under Opheisningen og anbringe deres Indhold i Sække paa Vægten ombord samt for alt videre Losningsarbeide, antages at være i Strid med *Sølovens § 136* og derfor ikke forbindende for Parterne, naar den ikke er vedtaget i Kontrakten. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 6

Maanedsbefragtning.

En Mægler, der ifølge Anmodning fra Skibets Fører gjør Udlæg for almindelige Skibsudgifter, saasom Dokpenge, Fyrafgifter, Lodspenge o. s. v., erhverver i Medfør af *Sjøfartslovens § 268* Sjøpanteret i Skibet for disse Fordringer, naar ikke Skibsføreren itide har meddelt ham, at Rederiet ikke vil have noget Ansvar for disse Udgifter. Den Omstændighed, at Mægleren først forsøger at opnaa Dækning for sine Udlæg hos Maanedsbefragteren, gjør ingen Forandring heri.
Christiania Sjøret. 77

Manglende Last.

Den i Samlingens Aargang III som No. 60, Side 261 ff., optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania, stadfæstes af Høiesteret.
Norges Høiesteret. 227

Mægleres Ansvar.

Sedan Carl Hedin & Co. i egenskap af ombud för rederiet för barkskeppet „Roma“ med Grosshandlaren Victor Svensson afslutat ett certeparti, enligt hvilket „Roma“ skulle föra Svensson| tillhöriga trävaror från Alafors till Stornoway, har rederiet vägrat godkänna certepartiet, i följd hvaraf Svensson nödgats med annat fartyg och mot högre frakt bortskeppa sina varor. Enär Hedin & Co. vid upprättande af certepartiet öfverskridit det firman i sådant afseende lemnade uppdrag, ålägges firman ersätta Svensson derigenom tillskyndad skada och förlust.
Sveriges Høiesteret. 51

Overliggedagsspørgsmaal.

Enligt konnossement den 9 November 1900 hade ångfartyget „Serla“ i Riga inlastat 6 210 centner eller 310 500 kilogram linfrökakor att aflemnas i Göteborg till mottagaren. Sedan „Serla“ efter ankomsten till Göteborg till Stockholms Superfosfat-Fabriks-Aktiebolag såsom mottagare utlossat 268 917 kilogram, vägrade befälhafvaren fortsätta lossningen, enär bolaget icke fullgjort befälhafvarens föreskrifter i fråga om gäldande af frakt och öfverliggedagsersättning. Enligt särskild öfverenskommelse fick bolaget sedan öfvertaga

Side,

återstoden af partiet, som befanns utgöra allenast 38 408 kilogram, hvadan i lasten yppats en undervigt af 3 175 kilogram. Enär konnossementet stadgade att godset skulle aflemnas genast efter fartygets ankomst så skyndsamt som ångaren kunde leverera detsamma samt fartyget varit till viss del befraktadt, anses liggedagarne för fartyget böra bestämmas enligt Sjölagen. Da hinder från superfosfatbolagets sida icke mött för lastens lossning inom liggetidens utgång, ålägges ångfartygsaktiebolaget Trio såsom redare för „Serla" att ersätta ej mindre värdet af den i lasten yppade undervigten än äfven den skada och förlust, som genom befälhafvarens ofvanberörda vägring för öfrigt
93 tillskyndats superfosfatbolaget. Sveriges Høiesteret.

Den i Samlingens Aargang IV som Nr. 57 Side 327 optagne Dom. afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, angaaende Beregningen af
143 „despatch money", stadfæstes af Høiesteret.
Danmarks Høiesteret.

Varsel efter Sjøfartslovens § 118, jfr. § 137, ansees nødvendigt for at faa Liggedagene til at dreie paa de forskjellige Lossesteder, selv om Lossetiden ved Kontrakten er fastsat under ét for samtlige Partier.

At Kapteinen lader Losningen fortsætte udover vanlig Arbeidstid berettiger ham ikke til at regne denne Dag for mere end én Liggedag.

Naar der paa et Lossested er anvendt $2^3/_4$ Dag, er Kapteinen beret-
129 tiget til at regne dette som 3 Liggedage. Skiens Sjøret.

En Bortfragter antages ikke at have opfyldt sin Pligt med Hensyn til Skibets Lastning efter Sjøfartsloven ved alene at indrette sig med Modtagelsen efter Befragterens Levering. Særlig hvor Afladeren maa transportere Lasten og ikke har Leilighed til at have den hele Ladning opstablet i Skibets Nærhed, pligter Skipperen at tage Initiativet, hvis Leveringen ikke synes at ske med den nødvendige Fortgang. Naar Regn er Aarsag til, at Last ikke bringes til Siden, og Regnen er saa stærk, at det maa antages, at Skibets Folk ogsaa derved er forhindrede i at arbeide, regnes den saaledes tabte Tid ikke
241 med i Liggedagene. Arendals Sjøret.

Regnveir, som af Hensyn til Lastens Art afbryder Losning, er ikke en Hindring fra Skibets Side jfr. Sølovens § 119 smh. m. § 137, og af-
303 bryder derfor ikke Liggedagene. Veile Sjøret.

Et Fartøi er lastet med Trælast til forskjellige Modtagere, deriblandt til Indstævnte (Appellanterne) 2,27 Standards Planker, og Fragten herfor var betinget per Standard, hvorfor Høiesteret antager, at Fartøiet for Indstævntes Regning eller i deres Interesse var befragtet for en vis Del, saa at Indstævnte i Medfør af *Sjøfartslovens § 135 andet Stykke jfr. § 114 andet Stykke* var berettigede til at forlange Fartøiets Forha-
337 ling til deres Kai. Norges Høiesteret.

Side.

Med Hensyn til denne Dom henvises til Dom Side 337 i Sag mellem de samme Parter. Norges Høiesteret. 344

Sjøpant.

Et Rederi ansees ansvarligt for et Laan, som Skibsføreren havde optaget under saadanne Omstændigheder, at Laangiveren maatte være berettiget til at tro, at det var nødvendigt for den forestaaende Reises Udførelse, (jfr. *Sølovens § 49 smh. m. § 48*). Da Skibet var solgt efter Laanets Optagelse, antoges Rederiet personlig ansvarlig for Laanets Tilbagebetaling i Medfør af *Sølovens § 272*.

Viborg Landsoverret. 122

En Skibsfører trækker ved Vexel et Beløb paa Indehaverne af Konnossementet til Dækning af Skibets Udgifter. Skibet lider Havari underveis og fuldfører ikke Reisen, idet saavel Skib som Last sælges til udenlandsk Kjøber, Rederiet nægter at tilbagebetale Beløbet, men kjendes af Retten pligtig hertil. idet Forholdet opfattes som et Laan, for hvilket Rederiet maatte hefte med Sjøformuen efter Sjøfartslovens § 268.4, og da Skibet blev solgt til Udlænding, blev Rederiet derved personlig ansvarligt for Laanets Tilbagebetaling i Medfør af Sjøfartslovens § 273. Christiania Sjøret. 125

Skibsføreres Ansvar.

Den i nærværende Samlings Aargang II S. 443 ff. om No. 75 indtagende Dom, afsagt af Christiania Sjøret, omstødes af Høiesteret, der anser det godtgjort, at Kapteinen maa have været sig bevidst eller ialfald burde have været sig bevidst, at han ved sin dristige Manøvre udsatte Skibet for Fare, ligesom man maa gaa ud fra, at denne risikable Manøvre var unødig, idet en Svingning af Fartøiet ude paa Vidden istedetfor inde i det trange Sund, vilde kunnet være udført med fuld Tryghed. Efter dette blev Kapteinen dømt til at erstatte den lidte Skade, jfr. *Sjøfartslovens § 59*.

Norges Høiesteret. 268

Skjøn.

Sjøretsskjøn kjendt ugyldig, fordi Rettens Formand ikke har deltaget i Besigtigelsen eller i det paa Grundlag deraf afgivne Skjøn, jfr. *Sjølovens § 312*. Overskjønnet maa dele Skjæbne med Sjøretsskjønnet. Norges Høiesteret. 81

Slæbningsforhold.

Barkskibet „Salo" er under Slæbning ud af Jackson Dock i West Hartlepool, da Slæberen brækkes derved, at Dampskibet „Britania", som ligger ved Kaien, trods Advarsel sætter sin Skrue i Bevægelse. „Salo" driver ned paa Dampskibet „Sprite", og begge Skibe, men navnlig sidstnævnte, lider Skade.

Side.

„Salo" erstatter „Sprite" Skaden og søger Regres hos „Britania", som dømmes til at betale Skaden paa „Sprite", medens Retten fandt, at „Salo" burde bære sin egen Skade, fordi Slæbetouget ikke kunde antages at have været
198 tilstrækkeligt stærkt. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Ved urigtig Styring fra Slæbebaadens og det slæbte Fartøis Side støder sidstnævnte paa Grund. For den herved forvoldte Skade paa det slæbte Skib ansees Slæbebaaden ikke ansvarlig, fordi det slæbte Skib selv var medskyldig i den begaaede Feil. Rettens sjøkyndige Medlemmer anser heller ikke Slæbebaaden ansvarlig for Skaden paa det slæbte Fartøis Ladning, fordi der ikke var nogen Kontrakt mellem Ladningseierne og Slæbebaaden. Ved Forsømmelighed fra Slæbebaadens Side med at efterkomme en fra det slæbte Fartøi umiddelbart efter Grundstødningen given Ordre om snarest at blive slæbt i Havn, gik det slæbte Fartøi tilbunds, og for den herved forvoldte Skade paa det slæbte Fartøi og dets Ladning ansees Slæbebaaden an-
433 svarlig. Bergens Sjøret.

Straffesager.

Barkskeppet „Marie Adelaide" grundstötte natten mellan den 2 och 3 Juli 1903 å Bresken mellan Söderarms Fyr och Arholma. Styrmannen å fartyget „Håkan Månsson", hvilken af Stadsfiskalen Lars Stendahl ställdes under tilltal för vållande till grundstötningen, dömes jemlikt *293 och 306 §§ Sjölagen* för det han genom grof vårdlöshet varit vållande till sjöolyckan att undergå fängelse en månad samt förklaras för alltid förlustig rättigheten
110 att nyttnas såsom styrman. Sveriges Høiesteret.

Den Straffemyndighed, der er tillagt Skipperen ved *Sølovens § 102*, kan ikke begrænses saaledes, at den skulde være udelukket, naar Skibet henligger i dansk Havn, hvor der findes Søret, selv om Skibets Ophold der strækker sig over et saadant Tidsrum, at der vilde være Leilighed til at forelægge Sagen for og faa den
225 afgjort af Søretten. Danmarks Høiesteret.

Yrkande om ansvar å en ångfartygsbefälhafvare för det han med sitt fartyg gått mellan inrikes orter utan att hafva uttagit s. k. årspass för fartyget. Invändning att fartyget ej varit afsedt för inrikes sjöfart och ej heller vid ifrågavarande tillfälle användts i dylik fraktfart.
389 Sveriges Høiesteret.

Føreren af S/S „Norge", som den 28de Juni 1904 grundstødte og sank ved Rockall med Tab af mange Menneskeliv, ansees ved Uforsigtigheder og feilagtige Handlinger at have bidraget til at fremkalde og forøge den stedfundne Ulykke. Retten finder imidlertid tillige, at disse Feil og disse Uforsigtigheder, uanseet Følgerne, ikke kan siges at have været af en saadan Størrelse og en saadan Natur, at der bør idømmes Kapteinen nogen Straf efter *Sølovens § 293*. Retten tog i saa Henseende tillige væsentligt Hensyn til saavel den Maade, hvorpaa Kapteinen til det sidste bestræbte sig for med Ro at opfylde sine Pligter, indtil han selv gik ned med Skibet, hvorefter han kun ved et mærkeligt Held blev reddet, og endnu mere til den

Side.

aandelige Lidelse, som selve Ulykken maa antages at have paaført ham. Derimod finder Retten at maatte idømme Kapteinen Sagens Omkostninger.

Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 444

Udlevering af Gods til urette Vedkommende.

Et Rederi dømmes til at erstatte Indehaveren af Konnossementet Ladningens Værdi, fordi Ladningen var udleveret til en Modtager, der ikke var behørig legitimeret ved Konnossement.

Norges Høiesteret. 58

En Dampskibsexpeditør, som feilagtig udleverer Varer til en Modtager, der ikke er behørig legitimeret, ansees personlig ansvarlig for Følgerne heraf. Søgsmaal mod Expeditøren ansees retteligen anlagt ved Sjøret.

Christiania Sjøret. 363

Diverse.

En Sømand bader i Travefloden trods Kapteinens Forbud og drukner under Badningen. Rederiet ansees ansvarligt for Begravelsesomkostningerne i Medfør af *Sølovens § 93.*

Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 120

Sedan ett ångfartyg undergått mätning, hvarvid två i fartygets öfverbyggnad befindtliga rum fritagits från mätning på den grund att de till hela sin höjd varit öppna akterut, hafva rummen i fråga försetts med inrättningar för öppningarnas tillslutande, utan att anmälan derom till vederbörande skeppsmätare egt rum. Fråga huruvida dessa förändringar inverkat på fartygets drägtighet samt försummad anmälan deraf borde medföra ansvar och ersättningskyldighet enligt *Kungl. Förordningen angående skeppsmätning.*

Sveriges Høiesteret. 411

Sagregister.

Side.

Accept i rette Tid ved Kontraktslutning 395
Afgifter paa Skib og Ladning (Canaldues) 417
Afskedigelse af Skibsfører, der ved Kjøb af Aktier har betinget sig Førerstillingen 97, 135
— af Tømmermand (1 Maaneds Tillægshyre) 305
Aktieselskab, se Skibsaktieselskab.
„Alongside the ship" 205
Ansvar for oplosset Gods 363
Arbeidsdag 129
Arbeidstid ved Klausulen: Saa hurtig Skibet kan modtage 93
Assistance, se Bjergning og Assistance.
Assurance 54, 117, 246, 321, 346, 401, 440
— Bevisspørgsmaal 1, 218, 246
— Erstatning for forringet Bæreevne 401
— — efter Taxt eller Anbud 440
— Gjensidig Forenings Ansvar 321
— Præmie efter (Forlis) 54
— Uagtsomhed af Fører 346

Begravelsesomkostninger 120
Beskadiget Last 13, 105, 113, 159, 164, 227, 236, 252, 273, 293, 298, 379, 430
Bevisbyrden 13, 218, 246
Bjergeløn ved Bjergning af Søsterskib 17
— Overenskomst kjendt forbindende 10
Bjergning og Assistance . . 1, 10, 30, 73, 128, 142, 145, 185, 285, 428
Bugsering 198, 353, 433
Bugserbaads Ansvar 433
Bæreevne forringet, Erstatningssp. 401

Certepartibrud 357, 395
Certeparti uforbindende paa Grund af manglende Fuldmagt fra Mægleren 51

Despatch money 143
Drift, Kollision under 198, 385

Expeditørs Ansvar 367

Side.

Fragtens retlige Væsen 33
„Free on rail" 417
Forhaling 334, 337
Forhyringsagenter 205
Forsikring, se Assurance
Forsømmelighed voldt Grundstødning 268
Fuldmagt overskredet 51
Førerstilling betinget ved Kjøb af Skibspart (Aktier) 97, 135
Fyldning i Sække 6

Garnering 159, 298
Gjennemgaaende Konnossement 258

Haandpanteret i Ladning ved Deponering af Konnossementerne . . . 308
Hjemsendelse af Sjøfolk 17
Hyrespørgsmaal 71, 97, 135, 174, 205, 305, 335

Ild. Spm. om Ansvar 252
Indtagende for stort 22

Kanaludgifter paa Ladning 417
Kjendtmand til Mandskabet 174
Kollision . . . 87, 193, 198, 209, 229, 279, 289, 353, 360, 369, 385, 391
Kompletering af Ladning 20
Kondemnation 177
Konnossementsspørgsmaal 58, 65, 90, 308, 363, 430
Konnossement udstedes først, naar det forlanges, efterat Lasten er ombord 430
Konstruktivt Forlis 54
Kontrakt om Bjergning 10
— Spm. om Kontrakt foreligger 90, 433
Kontraktsbrud 51, 97, 357, 395
Kornlosning (Kutymespm.) 6

Ladning, formentlig ukontraktsmæssig Størrelse 6
Ladnings Aflevering ved Skibssiden 205
Lanternefering tilankers 360
Last beskadiget, se beskadiget Last.
Legitimation for Ladningsmodtager 58, 363
Liggedagsspørgsmaal, se Overliggedagsspm.
Lods som Vidne 279, 369
Losning af Korn (Kutyme) 6
— udover Arbeidstid 71, 129, 335

Maalingsspørgsmaal 411
Maanedsbefragtning 77
Manchester-Kanalafgifter 417
Mandskab indbefatter Styrmænd 71, 335
Manglende Last 113
Mæglers Ansvar 51
Mærkning af Lasten 65, 164

Side.

Notice nødvendig for hver Partladning i forskjellige Havne 129

Overenskomst om Bjergeløn forbindende 10
Overliggedagsspørgsmaal 93, 129, 143, 241, 303, 337, 344
Overseiling, se Kollision.
Overtidsarbeide for Styrmænd 71, 335

Paadrivning, se Drift og Kollision.
Panteret ved Deponering af Konnossementerne 308
Pas for Kystfart i Sverige 389
Positionsberegning 357
Propelskade (Erstatningsspm.) 246

Regn ved Liggedagsspørgsmaal 241, 303

Saa hurtig Skibet kan levere 93
Sags Henhøren under Sjøret 363
Sammenstød, se Kollision.
Separering, forsvarlig 105
Short delivery 113
Sjøpant for Laan 122
— - Udlæg til Dok-, Fyr-, Lodspenge etc. 77
Sjøretten forum ved Spm. om Expeditørs Ansvar 363
Sjøretsskjøn kjendt ugyldigt 81
Skade paa Last, se beskadiget Last.
Skibsaktieselskab 97, 135
Skibsførers Ansvar og Erstatningspligt 268
— Straffemydighed i Havn 225
Skibsmaalingsspørgsmaal 411
Skibsmandskab indbefatter Styrmænd 71, 335
— Hjemsendelse, se Hjemsendelse.
Skjøn kjendt ugyldig 81
Slæbning 198, 353, 433
Sprængstoffe 164
Straffesager 110, 225, 389, 444
Stuvning 113, 164, 227
Styrmænds Uagtsomhed 110
— indbefattes i Mandskabet 71, 335
Sved 113, 236
Syre 164

Telegrafisk Tilbud fordrer uopholdelig telegrafisk Accept 395
Tidsangivelse i Certeparti 357
Tidsbefragtning 77
Tidstab ved Reparation efter Kollision 87
Tillægshyre for 1 Maaned 305
Timecharter, se Maanedsbefragtning og Tidsbefragtning.
Tratte paa Modtager ved Forlis 125
Trosse paaseilet (Fortøiningstrosse) 193

Side.

Uagtsomhed udvist af Skibsfører 252, 268, 346, 444
— — - Styrmand 110
Udkig uforsvarlig 209
Udlevering af Gods til urette Vedkommende 58, 363
Udlæg til Dok-, Fyr-, Lodspenge etc. Sjøpanteret 77
Uforsigtighed, se Forsømmelighed og Uagtsomhed.
Underretning om Varers Ankomst 363

Varsel nødvendig for hver Partladning i forskjellige Havne 129

Ældre Skade 246

Fortegnelse over Sagernes Parter.

	Side.
Aalborg Oliemølle, A/S	205
Abrahamsen, Jacob	337, 344
Ahboling, J.	273
„Alf", Galeas	293
Andersen, Anders	305
— N. Chr.	30
Andersson, F.	395
Arendal Skibsassuranceforening	54
— Søforsikringsselskab	401
„Arkansas" S/S	113
Asmussen, J.	286
„Barbro", S/S	417
„Beacon", S/S	246
„Belfast", Bark	218
„Bergen", S/S	433
Bergens Assuranceforening	440
Bergesen, Sigval	105
Berg-Hansen & Co.	363
Bergs Sønner, L.	337, 344
Brandfors, Carl	298
„Britannia", S/S	198
Broms, G. E.	411
Bønnelykke, H.	225
„Carlotta" S/S	440
„Chingford" S/S	1, 142
Christensen, Alfred	13
Christiania Handelsbank	58
— Søforsikringsselskab	164
Christiansholms Fabriker, A/S	143
„Conway", S/S	193
Continentale Versicherungs Gesellschaft	177
„Dampskibsselskabet af 1896"	143, 305
„Dansk Skibs-Restaurationsforening	202
Den danske Landmandsbank	321
Den norske Hesteskosømfabrik	227
Departementet for udenrigske Sager m. m. Christiania	17
„Deramore"	385

	Side.
Det forenede Dampskibsselskab, A/S	6, 65, 113, 444
Devolds Sønner, O. A.	363
Donner, C. H.	90
Eidsvaag, Edv., Konkursbo	308
Eksandh, Th.	389, 411
„Ellida", Brig	241
— Jægt	285, 433
Esbjerg—Fanø Bank, A/S	30
„Fiskeren", S/S	73
„Forsteck", S/S	430
Fox Roy & Co.	77
„Fri", S/S	17
Förnyade Ångfartygsaktiebolaget Svenska Lloyd	289
Gall, Andreas	225
Gangdal, S.	348
Gehrckens, H. M.	379
Gundel, Waldemar Joh.	444
Häggqvist	198
Halkier, G. & Co.	430
Hall, H.	391
Hammeler, Emil	13
Hansen, C. K.	128, 148, 236, 305
Hansson, Edw.	185
Hecksher & Søn	198
Hedin & Co., Carl	51
Holmen—Hellefos, A/S	417
„Holmside", S/S	236
Hudiksvalls Bryggeriaktiebolag	159
„Hugo", Barkskib	120
„Hvidfisken"	177
Herberg, J. P.	87
Iversen, H.	321
Jaatinen, Frans	198
Jacobsson, O.	273
Jensen, C. P.	428

Side.

Jensen, J. P. 90
„Johannes“ 10
Johansson, C. B. 298
— Hans 353
Jondals Skibsassuranceforening . . 346
Jørgensen, Chr. 71, 335
— P. & Ko. 90

Kall, P. J. 1, 142
Kallevig & Søn, Isaac, A/S 241
Kalmar Sund, Ångbåtsaktiebolag . . 87
Knaust & Larsson, G. 379
Knudsen, J. 174
„Knut Skaaluren“, S/S 401
Koepke, F. W. 430
Korn- og Foderstofkompagniet (Aalborg) 105
Do. Do. (Aarhus) 113
„Kronborg“, S/S 428
„Kyros“, S/S 87
„Køln“, S/S 128

Larsen, Th. 241
Lauritzen, J. 30
Lindroth, L. J. 252
Linnell, Th. 357
Luleå—Ofoten Rederi, A/B 411
Lund, V. 6
Lundh, Nils P. 357
Lyngaas & Co., Jac. O. 177

Månsson, Håkan 110
Malabotich, M. G. 369
„Marie Adelaide“ 110
Meier, D. S. 77
Mikkelsen, L. 122
„Minsk“. 22
Moe, Thv. M. 65
Mohn, Wm. A. 308
Monk-Petersen, Louis Johan . . 71, 335
Moss Verft, Bjergnings- & Dykker-Co., A/S 81, 185
Münchener Rück-Versicherungs-Gesellschaft 177
Møller, Hans 321

Nielsen, Hans C. 122
— Niels C. 122
Nilson, A. E. 268
Nord, A. M. 293
Nordenfjeldske Dampskibsselskab . . 229
„Norden“, S/S 185
„Nordkap“, Galeas 122
Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft 177
„Nord-West-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft 177
„Nore“, Bark 1, 142
„Norge“, S/S 444

Olsen, B. 97
Olsson, Otto 159

Side.

„Orkdal“, S/S 285
„Orlando“, S/S 227
Oschmuzneck, M. 278
„Oslo“, Dampskibsaktieselskab . . . 97

Paulsen, H. A. H. 22
Paus, Ole 227
Pedersen & Co. 17
„Peterbourg“ 229
„Petropolis“, A/S 185
„Petrus“, Bark 54

Raahange, E. H. 308
„Rauma“, S/S 129
Reform, Skibsassuranceforening . . 218
„Roma“, Skonnert 159
„Roosval, M.“ Barkskib 391
Roy & Co., Fox 77

„Salo“, Barkskib 198
Sandstrøm, F. 389
Schrøder, A. 10
„Silden“, A/S 268
„Sitona“, S/S 58
Sjøberg, Nils 391
Skibsassuranceforeningen i Arendal . 54
Skiens Aktiemølle 129
„Skjold“, S/S 73
„Smølen“, S/S 145
„Solfond“, S/S 105
Stavangerske Dampskibsselskab 193, 209
Stendahl, Lars 110
Stockholms Ångfartygs Rederiaktiebolag 279
— Superfosfat-Fabriks A/B 93
— Transport- och Bogserings A/B 360
Stoffer, I. 205
Svendsen, I. C. 54
— Ingvald 177
Svensson, Victor 51
Svitzer, Em. Z., Bjerningsentreprise 10, 128, 142
Seassurance Compagnie, det kgl. oktr. 81
„Søndenfjelds norske Dampskibsselskab“ 164, 209
Sørensen, C. H. 401

„Talisman“, Barkskib 391
„Tananger“, S/S 174
Tirfing Ångfartygsaktiebolag . . . 289
Trelleborgs nya do. . . 279, 360
Trio do. 93
Trondhjems Preserving Co. ltd., A/S 65
Tyrer & Co., Henry 124

Udenrigsministeriet i Kjøbenhavn . . 120
„Umeå“, S/S 379
„Urania“, S/S 81

Vauvert, Louis 321

	Side.
Vejle Dampmølle, A/S	308
„Vera", S/S	71
„Vesterbyen"	30
„Vidar", Dampskibsassuranceforening	246
„Viken", S/S	77
„Vulkan", S/S	428
Wennerstén, August	395
Wermuth, J.	293
Wibroe, Chr.	120
Wickman, J. F.	353
„Willa", Skib	124
„Young Hero"	30
Ysberg, P.	389
„Ægir" Søforsikringsselskab	145
Ødegaard, Hans	135
Örebro Nya Rederiaktiebolag	252

Fortegnelse over de i Sagerne mødte Sagførere.

H.R.Adv., H.R.Sgfr., O.R.Sgfr., Sgfr., betyder henholdsvis Høiesteretsadvokat, Høiesteretssagfører, Overretssagfører, Sagfører.

Side.

Aakrann, G., O.R.Sgfr. 308
Ameln, Chr., O.R.Sgfr. 229
Ameln, H., O.R.Sgfr. 433
Arntzen, H.R.Sgfr. 13, 128, 142
Asmussen, H.R.Sgfr. 10, 90, 198, 385, 428, 430
Aubert, Thaulow, H.R.Adv. 337, 344

Bagger, H.R.Sgfr. 225
Bauck, Henr., O.R.Sgfr. 65
Blackstad, A., O.R.Sgfr. 417
Berg, Paul Alfr., O.R.Sgfr. 22
Blichfeldt, H.R.Adv. 124, 135
Blichfeldt, O.R.Sgfr. 129
Blom, G., H.R.Adv. . . . 17, 81, 97, 124, 145, 185, 209, 227, 246, 337, 344
Bredal, Johan, H.R.Adv. 54, 81, 145, 164, 185, 268, 401

Carlsen, M., O.R.Sgfr. 430
Clausen, J., Sgfr. 30

Damm, A., O.R.Sgfr. 10
Diesen, Thorstein, O.R.Sgfr. 177

Feragen, H., H.R.Adv. 54, 268, 401
Friele, O., O.R.Sgfr. 433, 440

Gyntelberg, A., Sgfr. 303

Halkier, H.R.Adv. 1, 128, 142, 143, 225, 236, 305, 335
Heber, Gustav, H.R.Adv. 58
Heidenreich, E., H.R.Adv. 193
Heise, O.R.Sgfr. 1
Hofgaard, Lauritz, H.R.Adv. 177
Holm, P. A., H.R.Adv. 246, 363

Side.

Hvass, O.R.Sgfr. 13
Høgsbro, H.R.Sgfr. 293

Jebsen, Kr., Sgfr. 229
Jensen, A., O.R.Sgfr. 30
Jensen, P. G. C., H.R.Sgfr. 142, 205
Johanssen, Kristen, H.R.Adv. 308
Johnsen, Bjarne, O.R.Sgfr. 105, 113, 205
Jordan, Keyser, H.R.Adv. 22, 135, 218
Joys, E., O.R.Sgfr. 193
Jørgensen, O.R.Sgfr. 113
Kammeradvokaten, Kjbhvn. 120
Knagenhjelm, H.R.Adv. 321
Knudsen, H.R.Adv. 73
Kondrup, J., O.R.Sgfr. 385, 428

Lachmann, O.R.Sgfr. 305
Larsen, Sv., O.R.Sgfr. 236
Lundh, Carl, H.R.Adv. 129, 218, 417

Moe, Ole Falk, O.R.Sgfr. 77
Møller, H.R.Sgfr. 143

Nielsen, Johannes, Sgfr. 303
Nygaard, Kr., H.R.Adv. 363
Nørregaard, H.R.Adv. 97

Peersen, Rudolf, O.R.Sgfr. 241

Rasch, Einar, H.R.Adv. 321
Regjeringsadvokaten, Chri.a 17
Rygh, Per, H.R.Adv. 58, 81, 218
Røed, Otto R., O.R.Sgfr. 77

Salomonsen, V., O.R.Sgfr. 293
Schiander, H.R.Adv. 164, 209, 227
Schierbeck, O.R.Sgfr. 198
Schmidt, O.R.Sgfr. 6
Simonsen, O.R.Sgfr. 6, 444
Sinding, O.R.Sgfr. 444
Sjo, O.R.Sgfr. 440
Steinthal, O.R.Prokurator 444
Strøm, Kr., O.R.Sgfr. 65
Sørensen, O.R.Sgfr. 122

Thorsen, O.R.Sgfr. 90

Welding, O.R.Sgfr. 105
Wiig, H.R.Adv. 73

Fortegnelse over Domstolene.

	Side.
Arendals Sjøret $^{6}/_{7}$ 04	241
Bergens Sjøret $^{19}/_{2}$ 04	73
Do. $^{27}/_{5}$ 04	193
Do. $^{19}/_{8}$ 04	229
Do. $^{21}/_{10}$ 04	346
Do. $^{10}/_{12}$ 04	433
Do. $^{16}/_{12}$ 04	440
Christiania Sjøret $^{11}/_{1}$ 04	17
Do. $^{7}/_{3}$ 04	77
Do. $^{25}/_{4}$ 04	124
Do. $^{6}/_{6}$ 04	185
Do. $^{14}/_{11}$ 04	363
Danmarks Høiesteret $^{2}/_{2}$ 04 . .	128
Do. $^{10}/_{5}$ 04 . .	142
Do. $^{7}/_{6}$ 04 . .	143
Do. $^{23}/_{6}$ 04 . .	225
Do. $^{7}/_{11}$ 04 . .	335
Drammens Sjøret $^{20}/_{3}$ 04 . .	246
Do. $^{18}/_{12}$ 04 . .	417
Esbjerg Søret $^{3}/_{2}$ 04 . .	30
Follo Sorenskriveris Sjøret $^{16}/_{4}$ 04 . .	135
Høiesteret, se Norges Høiesteret, Sveriges Høiesteret og Danmarks Høiesteret.	
Kjøbenhavns Landsoverret $^{14}/_{3}$ 04	90
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret $^{30}/_{12}$ 03	6
Do. $^{30}/_{12}$ 03	10
Do. $^{13}/_{1}$ 04	13
Do. $^{10}/_{2}$ 04	71
Do. $^{18}/_{4}$ 04	120
Do. $^{10}/_{6}$ 04	202
Do. $^{15}/_{6}$ 04	198
Do. $^{10}/_{8}$ 04	236
Do. $^{28}/_{9}$ 04	293
Do. $^{5}/_{10}$ 04	305

	Side.
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret $^{7}/_{12}$ 04	385
Do. $^{20}/_{12}$ 04	428
Do. $^{21}/_{12}$ 04	430
Do. $^{24}/_{12}$ 04	444
Kristiania Sjøret, se Christiania.	
Kungl. Maj:ts Dom, Utslag, se Sveriges Høiesteret.	
Moss Sjøret $^{14}/_{1}$ 04	22
Norges Høiesteret $^{16}/_{1}$ 04	54
Do. $^{3}/_{2}$ 04	58
Do. $^{9}/_{3}$ 04	81
Do. $^{25}/_{3}$ 04	97
Do. $^{8}/_{6}$ 04	145
Do. $^{4}/_{5}$ 04	164
Do. $^{1}/_{6}$ 04	177
Do. $^{2}/_{7}$ 04	209
Do. $^{20}/_{7}$ 04	218
Do. $^{30}/_{7}$ 04	227
Do. $^{17}/_{9}$ 04	268
Do. $^{7}/_{10}$ 04	321
Do. $^{19}/_{10}$ 04	308
Do. $^{5}/_{11}$ 04	337
Do. $^{8}/_{11}$ 04	344
Do. $^{9}/_{12}$ 04	401
Skiens Sjøret $^{30}/_{1}$ 04	129
Stavanger Sjøret $^{3}/_{6}$ 04	174
Sveriges Høiesteret $^{14}/_{1}$ 04	51
Do. $^{23}/_{3}$ 04	87
Do. $^{28}/_{3}$ 04	93
Do. $^{8}/_{4}$ 04	110
Do. $^{18}/_{4}$ 04	159
Do. $^{20}/_{5}$ 04	252
Do. $^{15}/_{6}$ 04	273
Do. $^{8}/_{7}$ 04	279
Do. $^{3}/_{8}$ 04	289
Do. $^{3}/_{8}$ 04	369

		Side.
Sveriges Høiesteret	$^{15}/_{9}$ 04	298
Do.	$^{19}/_{9}$ 04	353
Do.	$^{17}/_{10}$ 04	357
Do.	$^{31}/_{10}$ 04	379
Do.	$^{4}/_{11}$ 04	360
Do.	$^{11}/_{11}$ 04	389
Do.	$^{17}/_{11}$ 04	411
Do.	$^{25}/_{11}$ 04	391
Do.	$^{12}/_{12}$ 04	395

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, se Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

		Side.
Trondhjems Sjøret	$^{13}/_{1}$ 04	65
Do.	$^{22}/_{6}$ 04	285
Veile Søret	$^{8}/_{9}$ 04	303
Viborg Landsoverret	$^{21}/_{12}$ 03	1
Do.	$^{14}/_{3}$ 04	90
Do.	$^{28}/_{3}$ 04	105
Do.	$^{18}/_{4}$ 04	113
Do.	$^{18}/_{4}$ 04	122
Do.	$^{11}/_{6}$ 04	205

Fortegnelse over de i Dommene etc. citerede Paragrafer i Sjøloven m. m.

	Side.
Dansk Lov om Forhyringsagenter af $^{12}/_{4}$ 1892	205
Dansk Reglement for Tilsyn med Befordring af Udvandrere $^{28}/_{8}$ 1870 § 1	446
Norsk Konkurslov af $^{6}/_{6}$ 1863 ($^{6}/_{5}$ 1899) § 44	309
§ 45	309
Norsk Sjøforsikringsplan § 2	33
Do. § 3	35
Do. § 6	37
Do. § 12	39
Do. § 13 b[1]	84
Do. § 15	41
Do. § 16	36
Do. § 17	43
Do. § 18	41
Do. § 20	55
Do. § 21	43
Do. § 28	181
Do. § 33	151
Do. § 40	150
Do. § 42	57
Do. § 43	42, 181
Do. § 44	148
Do. § 46	148, 154
Do. § 48	57, 154
Do. § 49	154
Do. § 63	47

	Side.
Norsk Forsikringsplan § 65	44
Do. § 69	56
Do. § 70	55
Do. § 71	179
Do. § 73 a	178
Do. § 73 c	54, 179
Do. § 74	179
Do. § 75	401
Do. § 76	401
Do. § 77	218
Do. § 86	38
Do. § 103	218
Sjøloven: § 6	20, 183
Do. § 7	398
Do. § 8	70, 172
Do. § 26	169, 302
Do. § 31	151
Do. § 41	441
Do. § 42	70, 114
Do. § 48	122, 398, 420
Do. § 49	122
Do. § 58	398
Do. § 59	268, 302, 366
Do. § 63	97
Do. § 90	121
Do. § 91	20
Do. § 92	305
Do. § 93	120
Do. § 94	174
Do. § 96	71
Do. § 98	17

	Side.
Sjøloven: § 102	225
Do. § 108	204
Do. § 114	339
Do. § 118	95, 129
Do. § 119	95, 132, 303
Do. § 120	134, 245
Do. § 121	131
Do. § 123	131
Do. § 132	431
Do. § 134	62
Do. § 135	337
Do. § 136	6, 205
Do. § 137	94, 129, 303
Do. § 142	105, 113, 118 168, 293, 382
Do. § 143	113
Do. § 145	301
Do. § 146	383
Do. § 147	381
Do. § 148	13, 301, 381
Do. § 149	68
Do. § 150	45
Do. § 151	42
Do. § 201	68
Do. § 220	356, 362, 393
Do. § 221	387
Do. § 222	292, 356, 362, 393
Do. § 224	148
Do. § 225	159
Do. § 226	11, 159
Do. § 227	10
Do. § 230	33
Do. § 233	36
Do. § 245	150
Do. § 249	42
Sjøloven: § 250	148
Do. § 252	148
Do. § 253	154
Do. § 255	151
Do. § 257	56, 178
Do. § 268.4	77, 125, 398
Do. § 272	122
Do. § 273	125
Do. § 275	79
Do. § 282	398
Do. § 292	446
Do. § 293	110, 444
Do. § 306	110
Do. § 312	81, 367
Sjøveisreglerne: § 12	393
§ 17	391, 393
§ 19	369
§ 21	375
§ 22	369
§ 23	374
§ 28	375
§ 29	393
§ 40	393
Svensk Förordning ang. Registrering af Fartyg $^{18}/_{10}$ 1901 § 27	361
— Lodsstadgan § 15	371
— Tullstadgan § 41	389
Do. § 53	389
Do. § 59	389
— Skeppsmätningsförordningen § 13	412
§ 28	412
§ 46	412
§ 48	414

Fortegnelse

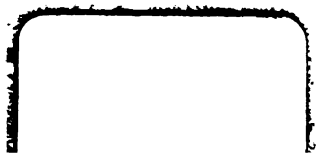
over appellerede Domme, for hvilke Appeldommen findes særskilt indtaget i Samlingens *5 første Aargange.*

No.	17	Aargang	1900	Side	73	se	Appelrettens	Dom	Aargang	1901	Side	479
-	19	-	—	-	81	-	—	—	—	1901	-	65
-	54	—	—	-	254	-	—	—	—	1900	-	513
-	67	—	—	-	292	-	—	—	—	1901	-	449
-	68	—	—	-	299	-	—	—	—	1901	-	287
-	76	—	—	-	329	-	—	—	—	1901	-	521
-	80	—	—	-	345		—	—	—	1901	-	503
-	81	—	—	-	353	-	—	—	—	1902	-	1
-	94	—	—	-	424	-	—	—	—	1902	-	389
-	104	—	—	-	487		—	—	—	1901	-	479
-	106	—	—	-	493	-	—	—	—	1901	-	478
-	112	—	—	-	517	-	—	—	—	1902	-	153

Nr.	5	Aargang	1901	Side	23	se	Appelrettens	Dom	Aargang	1901	Side	509
-	10	—	—	-	43	-	—	—	—	1902	-	143
-	12	—	—	-	55	-	—	—	—	1901	-	480
-	16	—	—	-	76	-		—	—	1902	-	97
-	31	—	—	-	145	-	—	—	—	1903	-	495
-	32	—	—	-	154	-	—	—	—	1902	-	221
-	38	—	—	-	184	-	—	—	—	1903	-	110
-	60	—	—	-	329	-	—	—	—	1902	-	15
-	66	—	—	-	369	-	—	—	—	1902	-	219
-	68	—	—	-	389	-	—	—	—	1903	-	365
-	75	—	—	-	443	-	-	—	—	1904	-	268
-	79	—	—	-	468	-	—	—	—	1901	-	541
-	86	—	—	-	490	-	-	-	—	1903	-	81
-	87	—	—	-	493	-	—	—	—	1902	-	240
-	93	—	—	-	513	-	—	—	—	1903	-	87

No. 11 Aargang 1902 Side 34 se Appelrettens Dom Aargang 1902 Side 188
- 14 — — - 55 - — — — 1903 - 20
- 60 — — - 261 - — — — 1904 - 227
- 88 — — - 427 - — — — 1904 - 209

No. 4 Aargang 1903 Side 17 se Appelrettens Dom Aargang 1904 Side 1
- 42 — — - 225 - — — — 1904 - 145
- 51 — — - 292 - — — — 1904 - 128
- 57 — — - 327 - — — — 1904 - 143

No. 13 Aargang 1904 Side 71 se Appelrettens Dom Aargang 1904 Side 335

E. O. B. L.
5/29/26